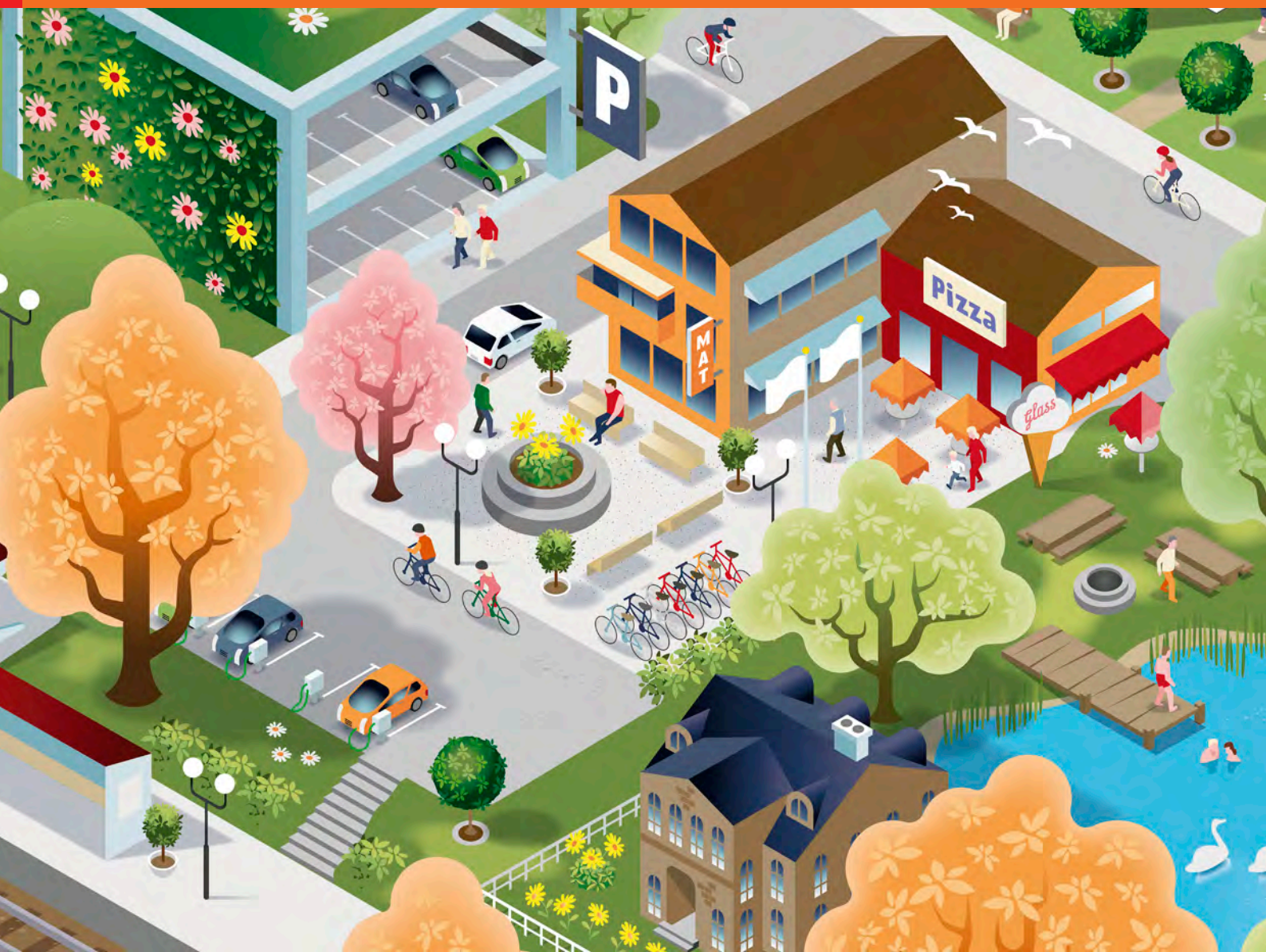




ÖVERSIKTSPLAN 2021

ÖP 2021 | Översiktsplan för Helsingborgs stad

Antagen av kommunfullmäktige den 14 december 2021



Innehållsförteckning

1. Inledning	s. 3
Politiskt förord	s. 4
1.1 ÖP2021	s. 5
1.2 Översiktsplanen och processen	s. 6
1.3 Aktuella översiktsplaner	s. 10
1.4 När vi skriver... ..	s. 11
1.5 Vanliga frågor/ FAQ	s. 11
1.6 Länsstyrelsens granskningsyttrande	s. 11
2. Utvecklingsinriktning	s. 12
2.1 Utgångspunkter för ÖP2021	s. 13
2.2 Bebyggelsestrukturer	s. 16
2.3 Transportinfrastruktur	s. 20
2.4 Näringsliv	s. 26
2.5 Natur och friluftsliv	s. 30
2.6 Kulturmiljö	s. 34
2.7 Klimatpåverkan och utsläpp av växthusgaser	s. 37
2.8 Klimatanpassning	s. 38
2.9 Förhållande till övergripande mål	s. 42
2.10 Helsingborg i omvärlden	s. 48
3. Mark- och vattenanvändning	s. 51
3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse och mångfunktionell bebyggelse	s. 54
3.2 Landsbygd	s. 66
3.3 Verksamheter	s. 73
3.4 Transportinfrastruktur	s. 76
3.5 Grönområde och park	s. 81
3.6 Natur och friluftsliv	s. 87
3.7 Tekniska anläggningar	s. 107
4. Tätorter	s. 113
4.1 Domsten	s. 114
4.2 Hittarp & Laröd	s. 117
4.3 Kattarp & Hasslarp	s. 121
4.4 Ödåkra	s. 125
4.5 Mörarp	s. 131
4.6 Påarp	s. 135
4.7 Bårslöv	s. 139
4.8 Vallåkra	s. 143
4.9 Rydebäck	s. 147
4.10 Allerum-Hjälmslöv	s. 152
4.11 Gantofta	s. 154

5. Riksintressen och andra värden	s. 156
5.1 Riksintressen och andra värden	s. 157
5.2 Andra värden	s. 186
6. Kommunala hänsynsområden	s. 206
6.1 Stigande havsnivåer och erosion	s. 207
6.2 Skyfall och höga flöden	s. 215
6.3 Påverkan på grundvattnet	s. 217
6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp	s. 219
6.5 Områden i VA strategi för landsbygden	s. 219
6.6 Vindkraft	s. 221
6.7 Stamnät och regionnät för el och fjärrvärme ...	s. 223
6.8 Gasnät	s. 225
6.9 Farligt gods på väg och järnväg	s. 227
6.10 Digital infrastruktur	s. 229
6.11 Jordbruksmark	s. 231
6.12 Natur- och kulturmiljöprogram	s. 233
6.13 Särskilt känsliga kulturmiljöer	s. 235
6.14 Landskapskaraktärer	s. 237
6.15 Övergripande natur- och kulturstråk	s. 245
7. Konsekvenser	s. 247
7.1 Upplägg hållbarhetsbedömning	s. 248
7.2 Integrerad miljökonsekvensbeskrivning	s. 249
7.3 Klimatpåverkan och klimatberedskap	s. 252
7.4 Transporter och resande	s. 256
7.5 Folkhälsa och livskvalitet	s. 260
7.6 Naturvärden och vatten	s. 264
7.7 Landskapsvärden	s. 269
7.8 Miljökonsekvensbeskrivning	s. 273
7.9 Vilka trender inom fysisk planering påverkas av Coronapandemin fram till år 2050?	s. 282
8. Dialog	s. 287
8.1 Utställning och granskning	s. 288
8.2 Samråd	s. 290
8.3 Tidig dialog	s. 292
8.4 Om dialog och process	s. 295

1. Inledning

Politiskt förord

1.1 ÖP2021

1.2 Översiktsplanen och processen

1.3 Aktuella översiktsplaner

1.4 När vi skriver...

1.5 Vanliga frågor/ FAQ

1.6 Länsstyrelsens granskningsyttrande



1.1 Politiskt förord

Helsingborg är en fantastisk stad att bo, leva och verka i. Helsingborg är en dynamisk, hållbar och växande stad med ovanligt hög livskvalitet. En stad med gott klimat för företagsamma människor, välfungerande välfärd, attraktiva boendemiljöer, kontinental stämning och fantastisk vattenkontakt. Helsingborgs attraktivitet har lett till att staden haft en hög befolkningstillväxt de senaste åren. Fler invånare bidrar till större utbud av service- och nöjestjänster. Det skapar även en större marknad för företag, vilket gör att företag växer, vill starta här eller flytta hit. Kraftig befolkningstillväxt innebär dock även utmaningar för staden.

Befolkningsökning kräver att såväl bostäder som den kommunala servicen och infrastrukturen byggs ut. Det är även viktigt att nya arbetstillfällen bereds möjlighet att växa fram i lika hög utsträckning. Därför är den övergripande ambitionen för Översiktsplanen 2021 att vägleda en hållbar tillväxt för staden. Det omfattar en hållbar ekologisk utveckling såväl som social och ekonomisk.

I översiktsplanen sätts de stora strukturerna för bostadsbyggande, infrastruktur, näringsliv och grönska fram till 2050. Målet är att när nya bostadsområden byggs ska de planeras med helsingborgarna i fokus. Dessa områden ska vara öppna för både ny teknik och befintlig beprövad teknik. Otryggheten bland helsingborgare är en av stadens största utmaningar och därför är det även viktigt att trygghetsperspektivet blir en integrerad del i utvecklingsarbetet. Vi ska skapa trivsamma, trygga och hållbara stadsdelar.

Helsingborgare ska kunna finna bra boenden i staden oavsett vilket stadie i livet de befinner sig i. Tyvärr har vissa grupper haft svårt att hitta rätt bostad. En grupp som sticker ut är barnfamiljer som flyttat till kranskommuner för att etablera sig. Den viktigaste orsaken till detta är bristen på villor, fribyggartomter och större bostadsrätter. Vi såg därför ett behov av att göra en kurskorrigering under processen. Tätheten har därmed minskats och småhus har fått större utrymme i Helsingborgs Översiktsplan 2021.

För att nå en hållbar tillväxt för staden behövs ett dynamiskt näringsliv där nya arbetstillfällen skapas. I Översiktsplanen 2021 prioriteras mark till de verksamheter som utvecklar näringslivet och skapar nya arbetstillfällen i Helsingborg. I takt med att näringslivet växer är det också angeläget att säkra bra infrastruktur och goda transportmöjligheter för företag och helsingborgare.

Den globala uppvärmningen bör påverka sättet vi planerar och bygger vårt samhälle. Översiktsplanen ger möjlighet till minskad klimatpåverkan genom smartare infrastruktur, mångfunktionella lösningar och vägledningar för hållbar stadsplanering. Helsingborgs klimat- och energiplan präglar översiktsplanen, vilket bland annat betyder att Helsingborg senast 2035 ska ha netto-noll utsläpp av växthusgaser till atmosfären.

Det är viktigt att värna helsingborgarnas möjligheter till rekreation. Invånarnas närhet till park, natur och vatten är en förutsättning för god livskvalitet. I översiktsplanen lägger vi därför vikt vid att underlätta ytterligare för människor att ta sig till grönområden och vattenmiljöer både i tätorter och på landsbygden. Översiktsplanen synliggör även potentialen i Helsingborgs byar och stationssamhällen som kommer fylla en viktig funktion för att möta efterfrågan på olika boendemiljöer och olika bostadstyper. Hela Helsingborg står inför stora utvecklingsmöjligheter men ska också få göra det utifrån sina olika förutsättningar.

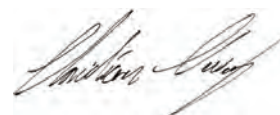
Översiktsplanen 2021 kommer bli Helsingborgs stads styrdokument för hur vi bygger en attraktiv och hållbar stad med sikte på 2050. Den är utformad för att i högre utsträckning tillgodose dagens och framtida helsingborgares behov och önskemål. Genom att eftersträva en hållbar tillväxt i stadsutvecklingen vill vi säkra dagens och framtida generationers livskvalitet. Vi är övertygade om att städer som lyckas växa hållbart utifrån ekologisk, ekonomiskt och socialt perspektiv står bättre rustade och har bättre konkurrenskraft inför framtiden.

Helsingborg, december 2021



Peter Danielsson (M)

Kommunstyrelsens ordförande



Christian Orsing (M)

Stadsbyggnadsnämndens ordförande

1.1 ÖP2021

Översiktsplanen är ett av Helsingborgs stads övergripande styrdokument som ger oss vägledning för hur vi ska använda, utveckla och bevara våra mark- och vattenområden så att vi kan skapa en attraktiv och hållbar stad på lång sikt. Översiktsplanen är ett verktyg för att uppfylla vår vision Helsingborg 2035 och den ska göra det möjligt att skapa en bra vardag med en hög livskvalitet för 190 000 invånare år 2050. I översiktsplanen lägger vi fast de stora strukturerna för bostäder och trafiksystem och grönska fram till 2050 och till 2035 för verksamheter. Vi har bedömt att stadens ambitioner i vision 2035 är relevanta även i det långa tidsperspektivet. Översiktsplanen är kommunövergripande och går över förvaltnings- och bolagsgränser, men riktar sig även till näringsliv och privatpersoner.

Alla kommuner måste ha en aktuell kommunövergripande översiktsplan. Enligt plan- och bygglagen ska kommunfullmäktige anta en planeringsstrategi senast 24 månader efter ordinarie val för att översiktsplanen ska fortsätta gälla. I översiktsplanen hanterar vi allmänna intressen som bostadsförsörjning, trafiksystem, grönstruktur och så vidare. Det vill säga inte individens enskilda intressen. Enskilda intressen regleras i detaljplaner. Översiktsplanen är inte juridiskt bindande, vilket innebär att den inte ger några rättigheter eller skyldigheter. Det är en ledstjärna som ska vägleda den kommande planeringen, som detaljplaner och bygglov. Översiktsplanen är betydelsefull i juridiska prövningar kring plan-, bygg- och miljöfrågor samt för politiska beslut. En översiktsplan har inte en direkt genomförandefas, utan det är genom kommande planering och projekt som förslaget blir genomfört. Det kommer att krävas ytterligare utredningsarbete i efterföljande planering innan översiktsplanens förslag kan bli verklighet.

Översiktsplanen fungerar som ett paraply som inkluderar utvecklingsinriktningen för hela staden samt de övergripande dragen i Helsingborgs planering av mark- och vattenområden. Det är främst avsnittet om Utvecklingsinriktning som gäller för hela Helsingborgs stad, det vill säga centralorten, övriga tätorter och landsbygd. ÖP 2021 bygger vidare på de strategier och strukturer som ÖP 2010 och tidigare översiktsplaner har lagt grunden för, men den visar en mer detaljerad markanvändning. Det finns även separata så kallade ändringar, fördjupningar eller tillägg till översiktsplanen som visar hur vi ska använda mark och vatten i vissa avgränsade geografiska områden. Du kan läsa om dem i avsnittet 1.3 Aktuella översiktsplaner.

Det är många delar som behövs för att skapa den helhet som kommunen utgör. När ytan är begränsad kan vi inte lösa alla behov och önskemål på en plats. Då måste vi istället lösa dem genom att samordna olika funktioner på flera platser. För att det ska vara möjligt krävs att vi har en gemensam helhetsbild. Genom översiktsplanen visar vi vilka möjligheter det finns för att utveckla, berika och förtäta i Helsingborgs stad. Det handlar i hög grad om hur saker hänger ihop. Ibland måste vi lösa en specifik och angelägen fråga innan vi kan medge en viss användning av marken. Eller så kan vi inte tillåta en specifik användning här och nu eftersom vi måste tänka hållbart och långsiktigt och spara ytor för viktiga behov som vi som kommun måste tillgodose i framtiden.

Vi vill underlätta samordningen för privata och offentliga aktörer genom att visa hur och var vi vill att staden ska växa samt vad som krävs för att utveckla en specifik plats. All mark i hela Helsingborg är inkluderad i översiktsplanen, inte bara den mark som vi som kommun äger själva. Detta eftersom marken långsiktigt ska planeras för det som vi tycker att den är mest lämplig för, oberoende av vem som är markägare idag. Det är viktigt att påpeka att även om vi föreslår att en yta får en ändrad markanvändning är det inget som sker av sig självt. Det kräver vilja och initiativ från markägaren och beslut från oss i kommunen. Vi vill uppmuntra privata initiativ till stadsutveckling eftersom vi bygger staden gemensamt.

Översiktsplanen är också ett verktyg för att underlätta den kommande planeringen. I översiktsplanen har vi gjort avvägningar mellan olika allmänna intressen och vi beskriver vad vi måste tänka på inför kommande arbete. Översiktsplanen ska även underlätta för kommande detaljplaner, bygglov och andra projekt.

1.2 Översiktsplanen och processen

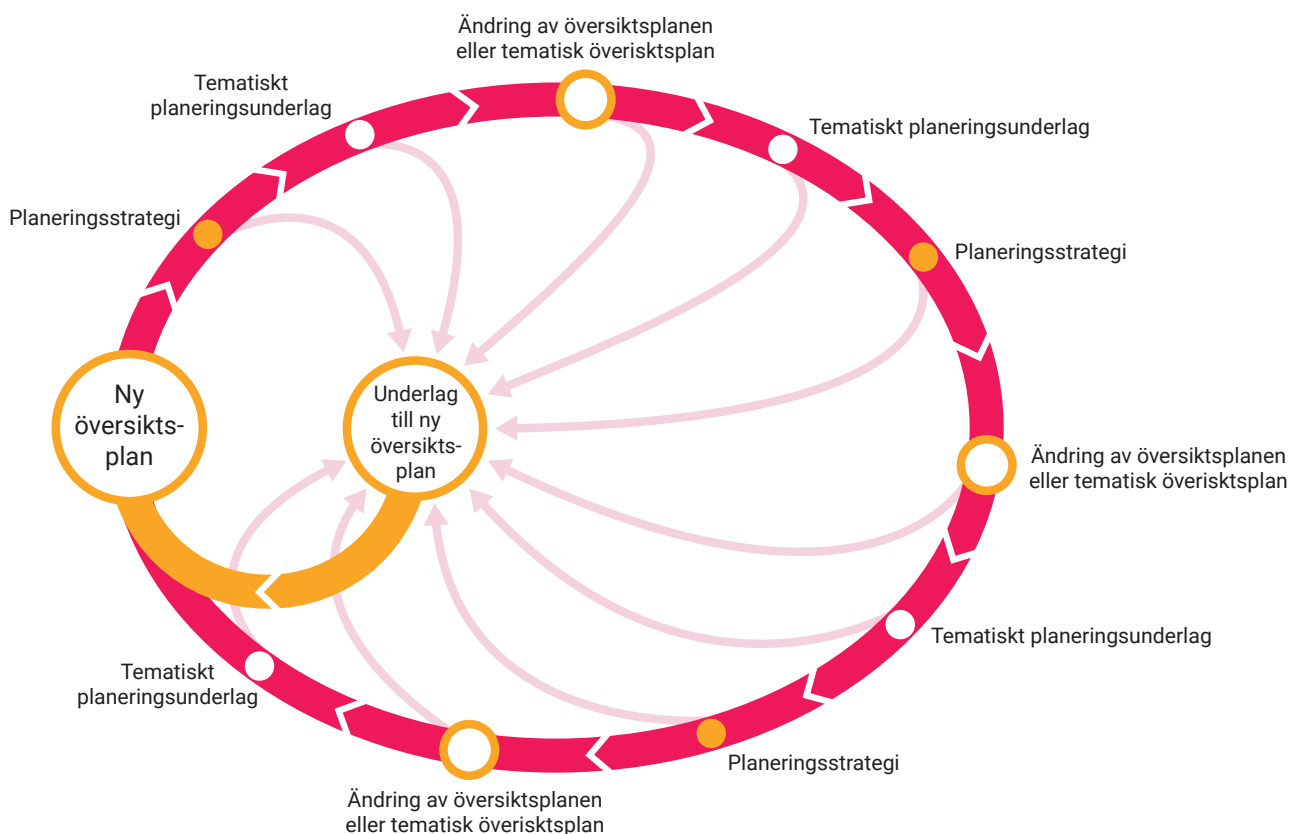
Översiktsplanering är en lång och komplex process. Den följer bestämmelserna i plan- och bygglagen och består av samråd, granskning och antagande. Dialogen med våra invånare är en viktig del av processen med ÖP 2021. Utgångspunkten har varit att ge invånarna likvärdiga möjligheter att vara med och påverka. Vi vill ge möjlighet till vuxna och barn oavsett kön och bakgrund att vara med och dela med sig av sina erfarenheter, åsikter och idéer. Dialogen har gett oss aktuell kunskap om hur orterna och landsbygden fungerar samt vad orterna har för relation till omgivande områden och centralorten. Förutom invånare har vi bjudit in föreningar, näringsliv, andra kommuner, organisationer, statliga myndigheter, andra förvaltningar med flera att lämna sina synpunkter på förslaget. Syftet är att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och ge insyn samt möjlighet att påverka.

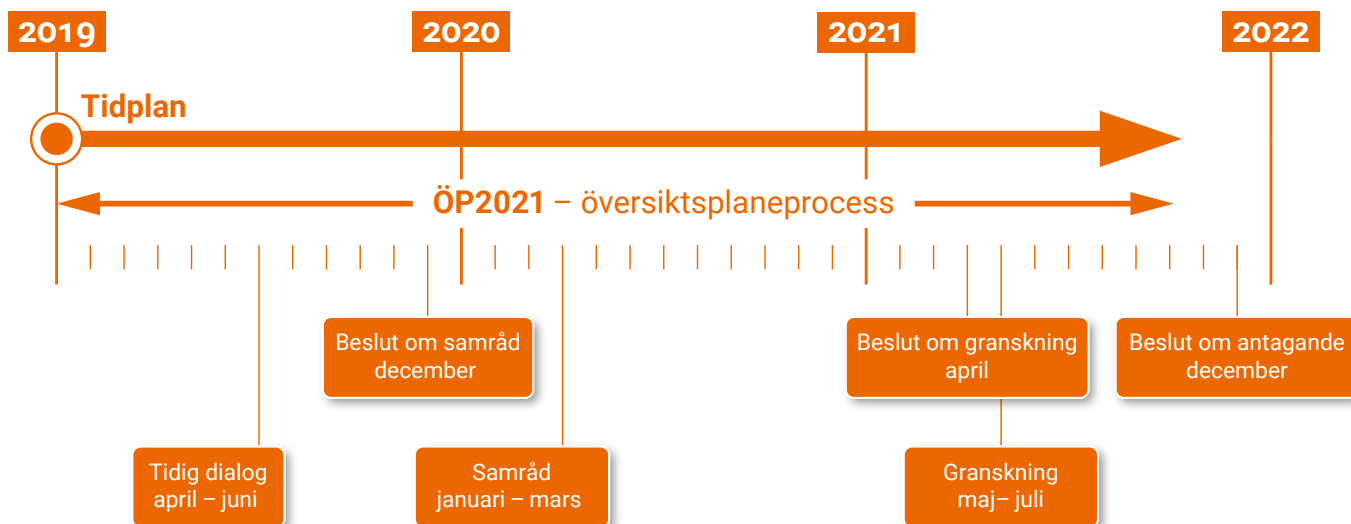
Under arbetet med ÖP 2021 har vi sammanställt viktiga och relevanta underlag, exempelvis översiktsplaner, utredningar, karteringar och strategier, planer, program och policies för att kunna göra avvägningar. Vi tar utgångspunkt i det vi vet idag, men med vetskapen om att världen förändras snabbt. Inte minst kommer lagar och regler samt ekonomiska incitament och förutsättningar att förändras. Vi redovisar inte alla dessa förutsättningar, eftersom det skulle innebära att översiktsplanen snabbt blir inaktuell.

Vi har valt att satsa på en digital och tillgänglig översiktsplan med tydliga bilder, kartor och texter. I den digitala översiktsplanen kan du läsa text tillsammans med karta, zooma samt även lämna dina egna och läsa andras synpunkter. Den digitala översiktsplanen förenklar för personer med funktionsnedsättningar att ta del av underlaget. Utformningen följer upplägget med bland annat Stadsplan 2017 för att användaren lättare ska känna igen sig. Vi gör kontinuerliga förbättringar för att öka tillgängligheten samt göra funktionerna mer användarvänliga. Den digitala översiktsplanen gör att vi kan hushålla med resurser genom att inte ta fram tryckta produkter som har en begränsad livslängd under våra förhållandevis korta remisstider jämfört med hela dokumentets livslängd. För att inkludera dig som föredrar att läsa på papper eller inte har dator, mobil eller läsplatta har vi tryckta läsexemplar av översiktsplanen tillgängliga under remisstiden i stadsbyggnadshuset, på kontaktcenter samt vid eventuella möten. Vi vill vara tillgängliga på olika platser och tidpunkter då vi möter dem som vill prata om sin orts eller stadens långsiktiga utveckling. Då kan vi även visa hur den digitala översiktsplanen fungerar, hur du kan lämna synpunkter, ge tillfälle till resonemang med mera.

I Helsingborg arbetar vi med så kallad rullande översiktsplanering, vilket innebär att översiktsplaner och andra program för fysisk planering utvecklas och ersätter varandra i den takt som behovet uppstår.

Modell för rullande översiktsplanering i Helsingborg





Vi påbörjade arbetet med ÖP 2021 efter att kommunstyrelsen i januari 2019 beslutade att vi skulle ta fram en ny kommunövergripande översiktsplan. Vi har arbetat brett i delprojekt där många tjänstepersoner från stadens förvaltningar och bolag har medverkat med sin kompetens. Projektet har följts av en stadsövergripande styrgrupp med tjänstepersoner samt en politisk beredning. Under processen har vi även samverkat med projektet Utvecklingsplaner för stationsorterna. Du kan läsa mer om dialogen samt vilka synpunkter som har kommit in under avsnitt 8 Dialog.

1.2.1 Översiktsplanens innehåll






















Översiktsplanen är indelad i olika avsnitt. I avsnitt 1. Inledningen, kan du bland annat läsa en övergripande text om vad en översiktsplan är samt hur ÖP 2021 förhåller sig till övriga aktuella översiktsplaner. Under Utvecklingsstrategin kan du ta del av Utvecklingsinriktningen som gäller för hela kommunen. I Mark- och vattenanvändning kan du ta del av de övergripande ställningstaganden som gäller för de delar av Helsingborgs stad som inte redan omfattas av en aktuell översiktsplan. I Tätorterna kan du läsa mer om vårt förslag till användning av mark och vatten i våra identifierade tätorter. Under Riksintressen och andra värden samt Kommunala hänsynsområden redovisar vi vår syn på de områden som vi bör visa hänsyn till i den fysiska planeringen. Under Konsekvenser kan du läsa om de sociala, ekologiska och ekonomiska konsekvenser som vi anser att planförslaget kan ha. Här finns också en så kallad miljökonsekvensbeskrivning som beskriver de områden som kan få en betydande miljöpåverkan om vi genomför planen. I Dialog beskriver vi vårt arbete med att kommunicera och ha dialog med invånarna, vilken är en central och viktig del i processen med att ta fram en översiktsplan.

1.2.2 Översiktsplanens kartor

Ny markanvändning innebär att vi föreslår en väsentlig ändring av den markanvändning som finns idag. Det betyder att vi tar ställning utifrån den nya önskade markanvändningen, inte den nuvarande, när vi får förfrågningar om nya detaljplaner eller bygglov. Det kan också innebära att vi aktivt börjar arbeta för att ge möjlighet till den markanvändning som vi föreslår i översiktsplanen. Men det är viktigt att påpeka att det kvarstår mycket utrednings-, planerings- och byggarbete innan vi har ändrat markanvändningen. Turordningen i vilken vi börjar planera eller bygga på en viss plats bestämmer vi inte i översiktsplanen utan i Helsingborgs mark- och boendeprogram. Befintlig markanvändning betyder att vi bibehåller dagens markanvändning, men att vi är positiva till att förtäta utifrån översiktsplanens ställningstaganden. Vi ska också arbeta med att utveckla och förstärka kvaliteter i hela staden. Om det finns en befintlig detaljplan eller en detaljplan som håller på att arbetas fram så framgår det av kartans vägledningstexter. På vår hemsida kan du läsa mer om gällande och pågående detaljplaner. Vi har valt att visa en ganska övergripande detaljeringsgrad i översiktsplanens kartor. Vi har också valt att generalisera gränserna för till exempel nya utbyggnadsområden. Du ska alltså inte läsa dem med en alltför stor exakthet. Den exakta utbredningen och utformningen avgör vi i kommande processer med till exempel detaljplaner.

Begreppsförändringar mellan samråd och granskning – Översiktsplanen följer Boverkets modell för översiktsplanering. Modellen arbetas fram av Boverket samtidigt som vi tar fram översiktsplanen och har därför förändrats mellan samråd och granskning. Till samrådet använde vi ÖP-modellen 1.0 och till granskningen modell 2.0, vilket har lett till att vissa begrepp i teckenförklaringen har förändrats. Vi har gjort följande begreppsförändringar i markanvändningskartan:

Samråd

	Gällande TÖP för vindkraft
	Gällande ÄÖP
	Ny stadsbygd
	Befintlig stadsbygd
	Ny stadsbygd - behov av utredning (slås ihop med användningen nedan)
	Ny stadsnod
	Befintlig stadsnod
	Befintlig landsbygd, jordbrukslandskap
	Befintlig landsbygd, mindre ort
	Befintlig verksamhet
	Ny verksamhet
	Ny verksamhet - Behov av utredning (slås ihop med användningen ovan)
	Befintlig infrastruktur, cykelbana
	Ny infrastruktur, cykelbana
	Befintlig infrastruktur, regional busstråk
	Ny infrastruktur, regional busstråk
	Befintlig infrastruktur, stadsbusstråk
	Ny infrastruktur, stadsbusstråk
	Ny infrastruktur, regional spårväg
	Ny transportinfrastruktur, bilkoppling
	Befintlig infrastruktur, järnväg
	Ny infrastruktur, järnväg
	Befintlig infrastruktur, större busstation
	Ny infrastruktur, station för regional spårväg
	Befintlig infrastruktur, tågstation
	Befintlig infrastruktur, parkering för samåkning
	Befintlig infrastruktur, parkering för samåkning
	Ny infrastruktur, parkering för samåkning
	Ny infrastruktur, planskildhet
	Föreslagen fast förbindelse Helsingborg-Helsingör
	Befintlig gröonstruktur, park
	Ny gröonstruktur, park
	Befintlig gröonstruktur, gröonstråk (i tätorterna)
	Ny gröonstruktur, gröonstråk (i tätorterna)
	Befintlig gröonstruktur, natur
	Ny gröonstruktur, natur
	Befintlig gröonstruktur, gröonstråk (utanför tätorterna)
	Ny gröonstruktur, gröonstråk (utanför tätorterna)
	Befintligt vatten, våtmark
	Ny vatten, våtmark
	Befintligt vatten, vattendrag
	Ny vatten, vattendrag
	Befintligt vatten, natur
	Befintligt vatten, hav
	Befintlig vatten, småbåtshamn
	
	
	Befintlig infrastruktur, dricksvatten

Granskning

Gällande TÖP för vindkraft
Gällande ÄÖP
Ny sammanhängande bostadsbebyggelse
Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse
Ny mångfunktionell bebyggelse
Ny mångfunktionell bebyggelse
Utvecklad mångfunktionell bebyggelse
Befintlig landsbygd, jordbrukslandskap
Befintlig landsbygd, mindre ort
Utvecklad verksamhet och industri
Ny verksamhet och industri
Ny verksamhet och industri
Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät
Ny transportinfrastruktur, cykelnät
Befintlig transportinfrastruktur, regionalt busstråk
Ny transportinfrastruktur, regionalt busstråk
Befintlig transportinfrastruktur, stadsbusstråk
Ny transportinfrastruktur, stadsbusstråk
Ny transportinfrastruktur, regional spårväg
Ny transportinfrastruktur, väg
Utvecklad transportinfrastruktur, väg (helt ny användning)
Befintlig transportinfrastruktur, järnväg
Utvecklad transportinfrastruktur, järnväg
Utvecklad transportinfrastruktur, större station för buss
Ny transportinfrastruktur, station för spårväg
Utvecklad transportinfrastruktur, tågstation
Befintlig transportinfrastruktur, parkering för samåkning
Utvecklad transportinfrastruktur, parkering för samåkning
Ny transportinfrastruktur, parkering för samåkning
Ny transportinfrastruktur, planskildhet
Ny infrastruktur - Föreslagen fast förbindelse Helsingborg-Helsingör för väg och tåg
Utvecklat grönområde, park
Nytt grönområde, park
Utvecklat grönområde, gröonstråk i bebyggelse
Nytt grönområde, gröonstråk i bebyggelse
Utvecklad natur, land
Ny natur, land
Utvecklad natur, grönblixt stråk
Ny natur, grönblixt stråk
Utvecklad natur, våtmark
Ny natur, våtmark - redovisas som en symbol (samma som i stadsplanen fast blå grund och vit symbol?)
Utvecklad natur, vattendrag
Ny natur, vattendrag
Befintlig natur, marin
Befintlig natur, marin (slås ihop med Befintlig natur, marin)
Befintligt natur, friluftsliv småbåtshamn
Befintlig natur, vandringsled (helt ny användning)
Befintlig natur, cykelled (helt ny användning)
Befintlig teknisk anläggning, vattenförsörjning

1.2.3 Medverkande

Arbetet med översiktsplanen har skett genom brett arbete inom Helsingborgs stad. Projektet har letts av medarbetare från översiktsplaneenheten på stadsbyggnadsförvaltningen. Arbetsgrupperna inom delprojekten har inkluderat tjänstepersoner från stadsbyggnadsförvaltningen, stadsledningsförvaltningen, miljöförvaltningen, kulturförvaltningen, skol- och fritidsförvaltningen, vård- och omsorgsförvaltningen, Helsingborgshem, NSVA, NSR och Öresundskraft.

Referensgruppen har även inkluderat tjänstepersoner från arbetsmarknadsförvaltningen och fastighetsförvaltningen.

Avsnitt 7 Konsekvenser har tagits fram av Ramboll fram till granskning och har sedan justerats och uppdaterats av Helsingborgs stad.

Projektgrupp:

Kristina Bell (projektledare), Ami Cvitan Trellman, Malin Hellman, Oscar Hall samt Charlene Nilsson (delprojektledare)

Delprojektledare (hela eller del av projektet):

Utvecklingsstrategi: Kristina Bell

Tätorterna: Malin Hellman/ Oscar Hall/ Ami Cvitan Trellman

Byggnad på landsbygden: Gertrud Egnell

Verksamheter: Linda Bermin

Grön- och blåstruktur: Fredrik Bengtsson

Transportinfrastruktur: Martin Wester/ Cecilia Johansson/ Simon Randahl

Klimat: Stina Sandgren

Vatten: Emelie Björling/ Malin Widenberg/ Anna Olsson

Hav: Emelie Björling/ Malin Widenberg

Stödprojekt:

Digital ÖP/karta: Oscar Hall/ Charlene Nilsson med stöd av Christina Andersson

Dialog: Ami Cvitan Trellman

Utvärdering: Kristina Bell

Samordningsgruppen har väglett i strategiskt viktiga frågor och gjort avvägningar vid motstående intressen inför vidare behandling i styrgruppen.

Malin Rizell, avdelningschef, Hållbar stadsplanering/
Lena Gerdtsen, enhetschef, enheten för översiktsplanering

Björn Bendsorp Redestam, enhetschef detaljplanering
senare avdelningschef Stadsplanering

Ann-Charlotte Wedelsbäck/ Ingegerd Persson, enhetschef bygglov

Dick Johansson, avdelningschef Stadsmiljö/ Oscar Grönvall, enhetschef trafik

Per Lindqvist/ Emelie Lewin, enhetschef drift

Jens Gille, avdelningschef miljöstrategi, Miljöförvaltningen

Patrik Möller, avdelningschef mark- och exploatering, Stadsledningsförvaltningen

Angelica Nilsson, enhetschef samhälle och infrastruktur, Stadsledningsförvaltningen

Styrgrupp har varit projektets beslutande organ och har bland annat beslutat om vägval och projektets leveranser.

Mikael Kipowski, utvecklingsdirektör, styrgruppsordförande och beställare av projektet

Kristina Magnusson/ Dick Johansson/ Anna Möller, stadsbyggnadsdirektör

Annette Melander Berg, näringslivsdirektör

Henrik Frindberg, miljödirektör

Dinah Åbinger/ Emelie Erixon, socialdirektör

Maria Holm, biträdande utbildningsdirektör

Katarina Kristiansson, senior rådgivare från kulturförvaltningen

Adjungerade till styrgruppens möte:

Lena Gerdtsen, enhetschef, enheten för översiktsplanering och projektansvarig

Kristina Bell översiktsplansarkitekt och projektledare

Den politiska beredningen som följt projektet har informerats löpande och planförslaget har stämts av kontinuerligt samt inför politiska beslut. Kommunalrådsberedningen tillsammans med stadsbyggnadsnämndens presidium har utgjort politisk beredning.

1.3 Aktuella översiktsplaner

Följande geografiska eller tematiska översiktsplaner är alla en del av den kommunomfattande översiktsplanen och gäller parallellt med denna. För att veta vad som gäller i de områdena behöver du läsa respektive ändring, fördjupning eller tillägg till översiktsplanen. Vi bedömer att det inte finns några konflikter mellan markanvändningen i ÖP 2021 och övriga aktuella översiktsplaner för Helsingborg. När kommunfullmäktige har antagit ÖP 2021 så kommer den att ersätta vår gällande översiktsplan, ÖP 2010. Översiktsplanen kommer att fungera som ett övergripande och samlande dokument för övriga gällande översiktsplaner inom kommunens yta som du kan se nedan.

Stadsplan 2017 är en ändring av översiktsplanen för Helsingborgs centralort. Den antogs av kommunfullmäktige 2017, som tog ställning till att den fortfarande är aktuell under 2018. Stadsplan 2017 gäller även fortsättningsvis inom det aktuella planområdet. Målet med stadsplanen är att underlätta Helsingborgs fysiska utveckling. Vi ska möjliggöra en hållbar och attraktiv stad med livskvalitet för 175 000 kommuninvånare år 2035. Sedan Stadsplan 2017 togs fram har befolkningsprognosen för staden skrivits ner till 171 500 invånare år 2035.

Stadsplanen beskriver hur marken ska användas 2035 för att klara av våra behov av bostäder, arbetsplatser, offentlig service (som skolor, förskolor, idrottshallar med mera), kommersiell service och handel, hållbara resor och transporter, grönska, kultur och fritid samt klimatanpassning, framförallt regn och stigande havsnivåer.

FÖP H+ är en fördjupning av översiktsplanen för de södra delarna av Helsingborgs centralort. Den antogs av kommunfullmäktige 2011, som även tog ställning till att den fortfarande var aktuell 2014 och 2018. Vi har bedömt att det inte finns några konflikter mellan markanvändningen i ÖP 2021 och den nu gällande FÖP H+ samt att båda planerna kan gälla för kommande planering, beroende på geografisk plats.

Intentionen i FÖP H+ är att omvandla och utveckla en blandad stad med bostäder, handel, kontor, service med mera i tidigare industri- och hamnområden. Det som ska samla, hålla ihop och vara de bärande strukturerna i området är kollektivtrafikstråken, ett blågrönt stråk samt nätverket av stråk och stadsrum.

Det pågår arbete med att ta fram detaljplaner för delar av H+-området och utbyggnaden av den första etappen av den nya stadsdelen på Oceanpiren är igång.

Delar av FÖP H+ förutsätter att Södertunneln byggs ut, att en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör tillkommer samt att hamnleden färdigställs. Rent fysiskt är det möjligt att genomföra förslagen i Stadsplan 2017 och ÖP 2021 utan dessa projekt, men Helsingborgs fulla utvecklingspotential med nya bostäder och arbetstillfällen bygger på att vi har en utvecklad nationell och internationell infrastruktur. Hamnen står idag inför stora investeringsbehov, vilket medför ett tillfälle att skapa plats för stadsutveckling i attraktiva lägen genom att flytta delar av hamnverksamheten söderut inom nuvarande gräns för FÖP H+.

Kommunstyrelsen har beslutat att under de kommande åren ta fram en ny ändring av översiktsplanen (ÄÖP) för H+-området, samt att utreda möjligheten att flytta delar av hamnverksamheten. Uppdraget till den nya ÄÖP:n bygger på intentionerna i den gällande översiktsplanen för H+. Genom att flytta hamnen söderut uppstår nya möjligheter att vidareutveckla den centrala staden västerut och stärka stadens koppling till havet.

Vi bedömer att den utvecklade målbilden för H+-området inte påverkar den föreslagna markanvändningen i ÖP 2021, utan kan hanteras inom ramen för den kommande ändringen av översiktsplanen.

Översiktsplanen för vindkraft är ett tematiskt så kallat tillägg till översiktsplanen som antogs av kommunfullmäktige 2010 och förklarades aktuell 2014 och 2018. I översiktsplanen för vindkraft anger vi lämpliga områden för vindkraft. Översiktsplanens riktlinjer för vindkraft gäller fortfarande, i avsnittet om Kommunala hänsynsområden gör vi prioriteringar och avvägningar som visar om det är möjligt att utreda annan markanvändning inom utpekade områden för vindkraft.

Översiktsplanerna för Gantofta och Allerum-Hjälmslult, antogs av kommunfullmäktige 2010 respektive 2013 och förklarades vara aktuella 2014 och 2018. Vi ser inga konflikter mellan ÖP 2021 och FÖP Gantofta eller ÄÖP Allerum-Hjälmslult som gäller markanvändning.

1.4 När vi skriver...

Helsingborg eller Helsingborgs stad – menar vi hela kommunen, Helsingborgs stads administrativa område.

Centralorten – definieras av den geografiska omfattningen för Stadsplan 2017. Området utanför centralorten innefattar både tätorterna och landsbygden utanför centralorten.

Tätorterna – vi menar de orter som vi har identifierat genom ÖP 2021, det vill säga Domsten, Hittarp/ Laröd, Kattarp och Hasslarp, Ödåkra, Mörarp, Påarp, Bårslöv, Vallåkra, Rydebäck, Allerum-Hjälmslöv samt Gantofta. Vi följer inte SCB:s definition av tätort i det här sammanhanget.

Landsbygden – är området utanför de områden som vi definierar som centralort eller tätorterna.

Vi, våra eller staden – menar vi de förvaltningar och bolag som ingår i Helsingborgs stads organisation.

1.5 Vanliga frågor/ FAQ

Vad händer med mina synpunkter?

Efter att granskningen är slut sammanställer vi samtliga synpunkter och besvarar dem i ett utlåtande som följer med när kommunfullmäktige ska fatta beslut om att anta översiktsplanen under vintern 2021.

Vem fattar besluten?

Stadsbyggnadsnämnden fattar beslut om både samråd och granskning. När planhandlingarna är färdiga för antagande, blir de först tillstyrkta av stadsbyggnadsnämnden. Därefter behandlas ärendet i kommunstyrelsen innan kommunfullmäktige antar översiktsplanen.

Hur överklagar jag?

Du kan inte överklaga en översiktsplan på grund av dess innehåll eftersom den inte är juridiskt bindande. En översiktsplan kan endast överklagas med stöd av kommunallagens bestämmelser om laglighetsprövning, det vill säga om det har skett formella fel i hanteringen av ärendet.

När börjar någon bygga?

Eftersom en översiktsplan inte är juridiskt bindande krävs ett bindande beslut, till exempel detaljplan eller bygglov, innan en förändring är möjlig. Det finns många frågor kvar att utreda innan vi definitivt kan säga hur marken ska användas. En yta som pekats ut för ändrad markanvändning kommer inte att ändras av sig självt utan det krävs initiativ från den som är intresserad. För ny markanvändning krävs oftast en ny detaljplan, som anger vad personer, företag och myndigheter får eller inte får göra inom ett visst markområde. Läs mer om detaljplaner och hur vi tar fram detaljplaner. I vissa fall kan det räcka med bygglov och det kan du läsa mer om här.

1.6 Länsstyrelsens granskningsyttrande

Se bilga för att läsa Länsstyrelsens granskningsyttrande i sin helhet.

2. Utvecklingsinriktning

- 2.1 Utgångspunkter för ÖP2021
- 2.2 Bebyggelsestrukturer
- 2.3 Transportinfrastruktur
- 2.4 Näringsliv
- 2.5 Natur och friluftsliv
- 2.6 Kulturmiljö
- 2.7 Klimatpåverkan och utsläpp av växthusgaser
- 2.8 Klimatanpassning
- 2.9 Förhållande till övergripande mål
- 2.10 Helsingborg i omvärlden



Kapitlet om utvecklingsinriktning gäller hela Helsingborgs stad, det vill säga centralorten, övriga tätorter och landsbygd.

2.1 Utgångspunkter för ÖP2021

Enligt Helsingborgs stads vision för år 2035 ska hela kommunen vara den skapande, pulserande, gemensamma, globala och balanserade staden för människor och företag. Visionen synliggör att i den skapande staden finns möjligheter för dem som vill skapa, bygga, förändra, uppleva och utvecklas. I den pulserande staden möts vi, det finns trygga stadsrum och alla delar av staden lever. I den gemensamma staden finns lika möjligheter för alla människor och invånarna har inflytande över stadens utveckling och tar ett gemensamt ansvar för vår stad. Här finns hållbar tillväxt och hållbart byggande. Den globala staden är navet i norra Öresundsregionen som är sammankopplad med omvärlden. Det finns smart infrastruktur och kollektivtrafiken är en förebild. I den balanserade staden har vi insikt om samspelet mellan människa och natur och vi tar ansvar för hur vi använder våra naturresurser. Visionen anses fortfarande vara aktuell och gäller för ÖP 2021 trots att översiktsplanen har mållåret 2050.

I Helsingborgs stads trend- och omvärldsanalys identifierar vi olika brännpunkter och undersöker hur dessa kan påverka utvecklingen i Helsingborgs stad. De trender som direkt påverkar vår översiktliga planering är globalisering, demografiska förändringar, värderingsförändringar, teknikutveckling och klimat- och miljöförändringar. Vi har särskilt fokus på de utmaningar som innebär ökade välfärdskostnader på grund av att andelen äldre och unga människor ökar, att samhället är segregerat, att människors ohälsa och stress ökar och att det ställs högre krav på kommunens service och tillgänglighet. Konsekvenserna av de identifierade brännpunkterna om klimatförändringar och behoven av mark i förändring är också viktiga aspekter som vi ska beakta i översiktsplaneringen.

Helsingborg har under flera år haft inriktningen att staden ska växa resurseffektivt genom att vi förtätar, att vi ska utveckla de stationsnära lägena och att staden är ett regionalt nav i nordvästra Skåne. I ÖP 2021 bygger vi också vidare på inriktningen att vi ska främja ett dynamiskt näringsliv samt utveckla stadens och orternas identitet och attraktivitet. Utveckling av orterna ska utgå från varje orts karaktär och skala.

I översiktsplanen beskriver vi hur marken ska användas 2050 för att klara av våra behov av bostäder, arbetsplatser, offentlig service (exempelvis skolor, förskolor och idrottshallar), kommersiell service och handel, hållbara resor och transporter, grönska, kultur och fritid och klimatanpassning, framför allt regn och stigande havsnivåer. För större verksamhetsområden har vi mållåret 2035 eftersom förändringar sker snabbare inom detta område än för till exempel bostäder. En utgångspunkt för arbetet är att skapa robusthet för framtida utmaningar, bland annat klimatförändringar med risk för översvämningar, värmeböljor, torka samt säkerställa dricksvattenförsörjning.

Målen för den fysiska planeringen i ÖP 2021 är att vi ska peka ut riktningen för en utveckling som skapar social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet. Helsingborg växer och vi ska inte äventyra förutsättningar för god livskvalitet för stadens nuvarande och kommande invånare. För att skapa en hållbar stad behöver vi utforma den fysiska planeringen utifrån människors erfarenheter och behov. Vi planerar så att vi bidrar till att stärka geografiska, mentala och sociala kopplingar i staden och så att platser upplevs som trygga för alla oavsett kön, bakgrund och ålder.

Vi har en positiv tillväxt i Helsingborg vilket ställer krav på planering inför framtiden genom att vi har fokus på bland annat hållbart resande, utveckling av blå och gröna värden samt beredskap för klimatförändringar. Det ömsesidiga beroendet mellan centralorten, omkringliggande tätorter och landsbygden är viktig att uppmärksamma. Orterna kompletterar varandra med olika karaktär och utbud av bostäder, arbetsplatser, handel och rekreation och fritidsmöjligheter. Den sociala hållbarheten är viktig för att människor ska trivas och för att orterna ska vara attraktiva. Utbudet av bostäder bör vara brett och ge möjligheter för människor att ha olika typer av boendeformer i varje stadsdel och tätort. Människors behov av kvarboende varierar under livets olika skeden med olika efterfrågan på bostadens storlek och läge. I de mindre orterna finns goda möjligheter för ett naturnära glesare boende i främst villor och radhus medan Helsingborgs centralort rymmer även stadsmässiga centrala stadsdelar med större inslag av handel och andra verksamheter.

Hushållning med mark- och vattenresurser innebär att vi använder marken mer effektivt, till exempel genom att ytor används för flera olika syften eller genom att vi förtätar i centralorten och i våra tätorter. En tätare stad eller tätort ger möjlighet för fler människor att ha nära till kollektivtrafik, service och grönytor. Därmed kan vi minimera vår användning av jordbruksmark, vår påverkan på landsbygdens natur- och kulturmiljöer och jordbrukets intressen som näringsgren. När vi förtätar

ska det bidra till livskvalitet genom att bland annat skapa närhet, men förtätning ska inte ske på bekostnad av andra kvaliteter i människors vardag. Vi vill också tillgodose efterfrågan på villor och radhus.

Planens inriktning är att:

- Utgångspunkten för förslaget är hållbar stads- och landsbygdsutveckling. Vi skapar möjligheter för tillväxt med nya bostäder samt områden där näringslivet kan utvecklas. Samtidigt ska vårt resande och våra transporter vara hållbara, det ska finnas beredskap för klimatförändringar, vi ska hushålla med jordbruksmark och utveckla ekosystemtjänster.
- Det ska finnas en balans mellan utveckling i Helsingborgs centralort och i våra mindre tätorter. Vi strävar efter att öka utbyggnaden av bostäder utanför centralorten till att motsvara den ungefärliga fördelningen 70 procent i centralorten och 30 procent i övriga tätorter.
- Vi skapar en mångfald av attraktiva boendemiljöer och strävar efter att bredda utbudet av olika typer av bostäder till en blandning på varje ort och även i varje stadsdel.
- Vi ska säkerställa barnfamiljevänliga boendemiljöer med hög kvalitet bland annat genom att fortsätta utveckla attraktiviteten i tätorterna och tillgodose behovet av enfamiljshus i form av villor, parhus och radhus.
- Vår ambition har varit att huvuddelen av utbyggnaden ska ske i centralorten Helsingborg, Rydebäck, Ödåkra och Påarp.
- Vi föreslår även utbyggnad i övriga orter; Domsten, Hittarp-Laröd, Mörarp, Kattarp, Hasslarp, Bårslöv, Gantofta och Vallåkra. Genom detta främjar vi hållbara resor och skapar bättre underlag för service i dessa orter.
- Vi ger möjligheter att bibehålla befintlig befolkningsnivå även i tätorter som inte har stationer, därför pekar vi ut en viss bebyggelseutveckling även i dessa orter.
- Det ska finnas utpekad mark där näringslivet kan utvecklas vilket tillgodoser behovet och utnyttjar de strategiska lägena i centralorten samt längs motorvägarna för verksamheter. I stationsorterna ger vi möjlighet att utveckla det lokala näringslivet, vilket skapar arbetstillfällen och underlag för service.
- Den fysiska planeringen ska bidra till en sammanhållen stad som knyter ihop snarare än skapar segregation och bidrar till god folkhälsa genom att prioritera grönytor och möjlighet till rekreation och hållbart vardagsliv.
- Orter och stadsdelar ska vara väl sammanlänkade med såväl kollektivtrafik som cykel- och bilvägar. Helsingborgarna ska ha lätt att ta sig dit de vill.

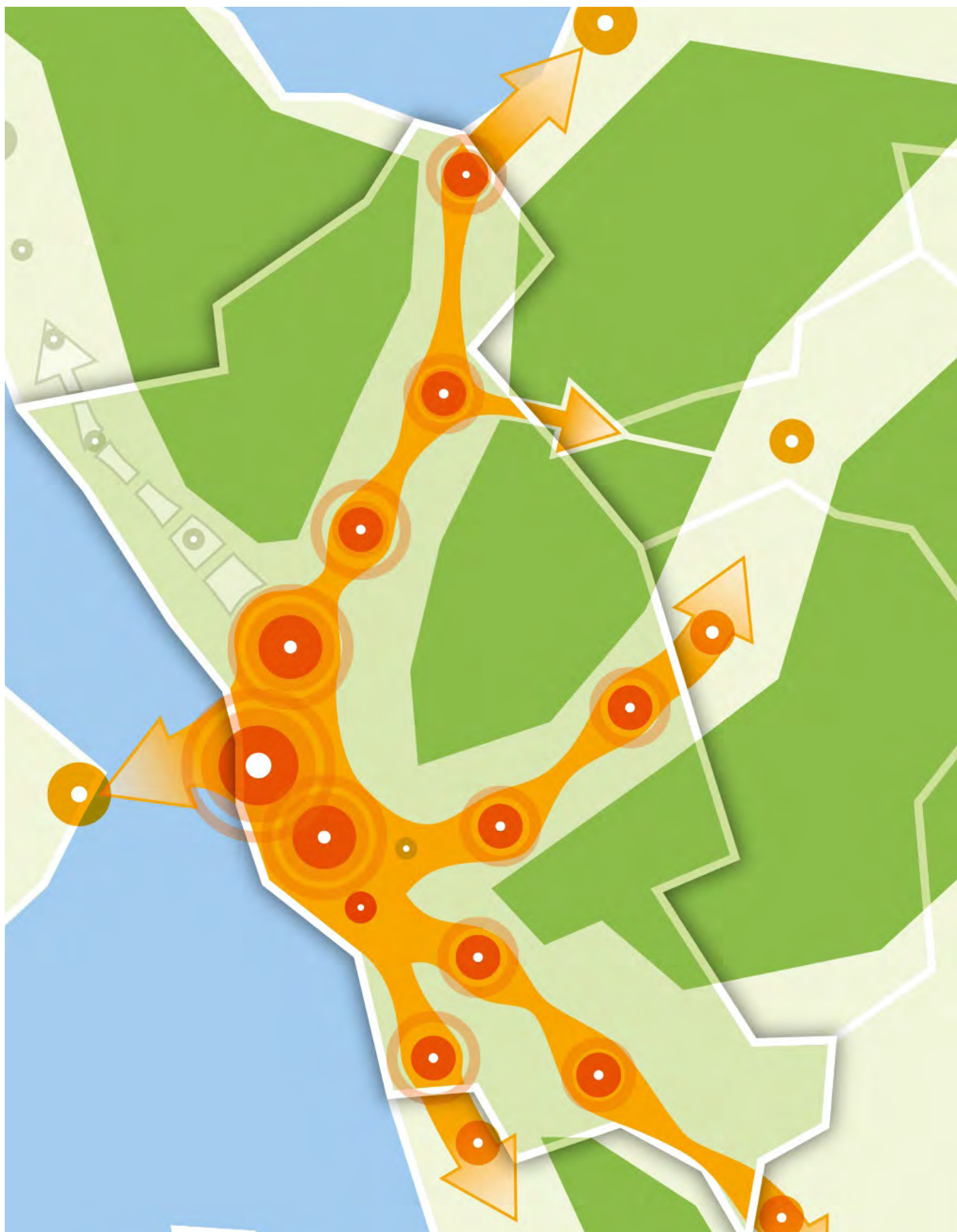
Olika orter, stadsdelar och platser på landsbygden kompletterar varandra och ger ett brett utbud av bostäder, arbetsplatser, skolor, service, handel, natur och kulturmiljöer.

- På landsbygden prioriterar vi jordbruksintresset och landsbygdsutveckling kopplat till de areella näringarna, turism och rekreation.
- I havet finns förutsättningar för flera intressen att samexistera såsom sjöfart, turism, rekreation och växt- och djurlivet.

I översiktsplanen definierar vi följande orter som tätorter, Domsten, Hittarp & Laröd, Kattarp & Hasslarp, Ödåkra, Mörarp, Påarp, Bårslöv, Vallåkra och Rydebäck. Allerum-Hjälmslöv och Gantofta definieras också som tätorter. De ingår i gällande fördjupningar av översiktsplanen och omfattas därför inte av markanvändningen i ÖP2021. Vi använder inte SCB:s definition av tätorter som är *sammanhängande bebyggelse med över 200 invånare* och inkluderar därmed inte alla orter med fler än 200 invånare.

Helsingborg är en attraktiv stad för boende och näringsliv som har haft en stor befolkningsökning under 2000-talet. Stadens roll i regionen har förstärkts genom att vi har haft en stark utveckling med både en befolkningsökning och tillväxt inom näringslivet. Vår framskrivning av befolkningsprognosen visar en fortsatt tillväxt till ungefär 190 000 invånare år 2050. På sikt beräknar vi att utbyggnadsvolymen fördelas med 70 procent i centralorten och 30 procent i de mindre tätorterna. En stor andel av utbyggnaden planeras i de största orterna. Det krävs en ökad attraktivitet och efterfrågan på bostäder i övriga tätorter för att vi ska kunna förverkliga ÖP 2021. De orter vi ser som tätorter i översiktsplanen är orter där det finns möjlighet att höja attraktiviteten genom att bygga vidare på strukturbildande kollektivtrafik och potential att behålla och utveckla kommunal och/eller kommersiell service. Våra intentioner är att stärka och höja attraktiviteten i stationsorterna och vi satsar särskilt på utvecklingsplaner för stationsorterna parallellt med ÖP 2021 för att lyfta fram potentialen och engagemanget kring stationsorterna.

Under den tidiga dialogen har invånarna i flera av tätorterna efterfrågat ett bredare bostadsutbud än vad som finns idag då byarna domineras av villabebyggelse. För att vi ska få ett effektivt markutnyttjande och använda mark i kollektivtrafiknära lägen på bästa sätt skapar vi genom ÖP 2021 möjligheter att bredda bostadsutbudet i orterna. Det kan vara i form av olika typer av flerfamiljshus, enfamiljshus eller nya



Helsingborgs attraktivitet som bostads- och etableringsort ska öka genom att skapa förutsättningar för hållbar utveckling och god livskvalitet. Pilbilden illustrerar den utvecklingsstrategi som har varit utgångspunkt för Helsingborgs strategiska planering i flera decennier. ÖP 2021 bygger nu vidare på och konkretiserar dessa strategier. Pilbilden visar att vi ska stärka vår flerkärniga stadsstruktur och prioritera utbyggnad av bostäder, service och verksamheter i tätorter med stationer eller annan god kollektivtrafik samt i centralorten. Vi ska medverka till att utveckla goda, effektiva och miljövänliga kommunikationer som främjar integrationen i regionen. Vi ska utveckla och skydda våra övergripande natur- och kulturstråk för att tillgodose människors, djurs och växters behov.

boendekoncept. Eftersom platsen är begränsad i centralorten är det lättare att tillgodose behovet av villor och radhus på andra platser. I Helsingborgs stad ser vi en potential i att utveckla stationsorterna och tillgodose människors framtida behov av olika boendeformer och utveckla dagens boendekoncept.

Vi ska bygga attraktiva miljöer utifrån bland annat barnets perspektiv som lockar barnfamiljer att stanna i Helsingborgs stad. Det kan vara exempelvis genom att öka attraktiviteten för boende i tätorterna och tillgodose behovet av efterfrågade boendeformer.

Vi tror att merparten av arbetsplatser, högre utbildning och service behövs och kommer att finnas i centralorten. I centralorten räknar vi med att det bor i genomsnitt 2 personer per bostad. Utanför centralorten bor en större andel barnfamiljer, därför räknar vi med att det i genomsnitt kommer att bo 2,4 personer per bostad i de nya bostadsområden som vi i ÖP 2021 planerar för i tätorterna.

2.2 Bebyggelsestrukturer

- Vi lokaliserar nya bostäder på platser som ger möjlighet till hållbart resande. På dessa platser prioriterar vi framtida bebyggelse högre än att bevara jordbruksmarken.
- Vi skapar underlag för kommersiell service i våra tätorter och i centralorten samt lokaliserar offentliga verksamheter hit.
- Vi bygger ihop Ödåkra med centralorten genom att ge plats för nya verksamhetsområden norr om motorvägen.
- Vi ska ha en livskraftig utveckling i hela kommunen och lokaliserar ungefär 70 procent av nya bostäder till centralorten och 30 procent till våra tätorter på landsbygden.

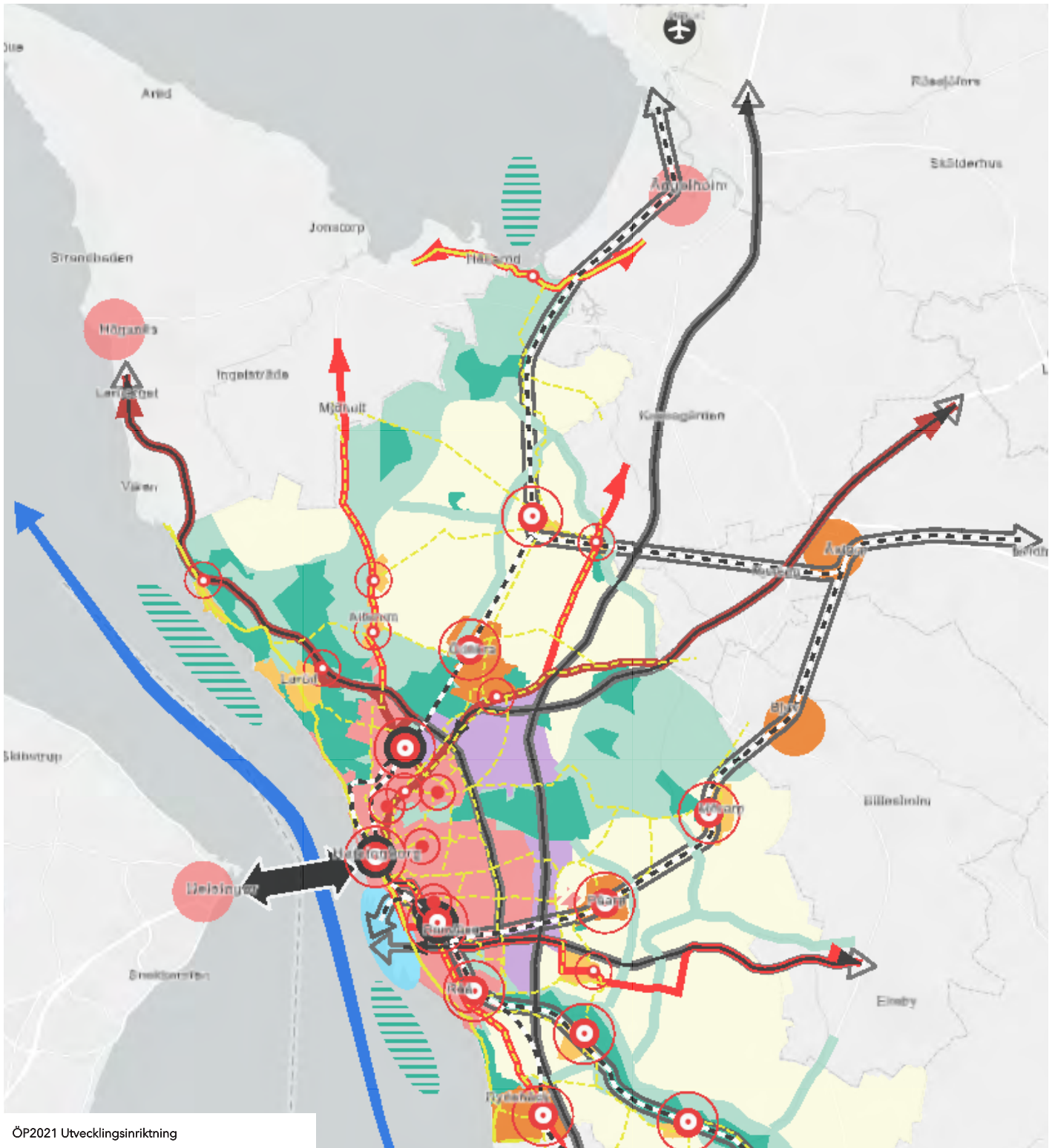
2.2.1 Bakgrund

Helsingborg växer och många människor flyttar hit. I den växande staden behöver vi också skapa plats för allt som behövs för att få en hållbar och attraktiv stad och landsbygd. I våra utbyggnadsområden gör vi plats för bostäder, kommunal och privat service, exempelvis skolor, vårdboenden, lokaler för kultur och aktiviteter som bibliotek eller andra samhällsbärande funktioner och mötesplatser. Det kan även vara andra arbetsplatser, grönområden, ytor för dagvattenhantering och liknande.

2.2.1.1 Jordbruksmark

Jordbruksmarken i Helsingborg är bland den mest värdefulla i Sverige och den har nationell betydelse. Det är viktigt att värna jordbruksmarken både som resurs för livsmedelsproduktion och för möjligheterna att ha en rationell och långsiktig jordbruks- och produktionsnäring. Läs mer om jordbruksmark i avsnitt 3 Mark- och vattenanvändning - Landsbygd och avsnitt 6 Kommunala hänsynsområden.

Enligt lagstiftningen (Miljöbalken 3 kap. 4 §) är det endast lämpligt att exploatera jordbruksmark om det sker för att tillgodose ett så kallat väsentligt samhällsintresse och om detta behov inte kan tillgodoses på en annan plats som är lämpligare ur allmän synvinkel. Att utbyggnaden måste tillgodose ett väsentligt samhällsintresse innebär att den måste ske på ett sätt som skapar långsiktig nytta för allmänheten och bidrar till att stäkra så kallade allmänna intressen, något som en utbyggnad med bostäder kan göra. En enskild persons önskan att bygga en bostad i ett lantligt läge är inte ett allmänt intresse. Bostadsbyggande är däremot ett allmänt intresse om det behövs för att säkra allmänhetens bostadsförsörjning och om exploateringen sker på ett sätt som ger goda boendemiljöer och långsiktigt hållbara strukturer. För att kunna ta i anspråk jordbruksmark för bostadsbyggande måste vi



ÖP2021 Utvecklingsinriktning

Symboler

- Regional buss- eller spårvägsstation
- Flygplats
- Omlastningspunkt för gods
- Stadsdelscentrum
- Tågstation
- Bytespunkt av regional betydelse

Utbyggnadsriktning

- Utbyggnadsriktning kollektivtrafiknära läge

Infrastruktur

- Järnväg med kollektivtrafik
- Stråk för strukturbildande kollektivtrafik
- Stråk för regionbuss
- Övergripande vägar med nationell och regional betydelse
- Nationell cykelled
- Förbindelse för cykeltrafik

Grönt

- Viktigt samband för natur och friluftsliv

Ytor

- Fast förbindelse Helsingborg-Helsingör
- Förbindelse för sjöfart
- Utvecklingsriktning
- Förbindelse för godstrafik - väg
- Förbindelse för godstrafik - järnväg
- Verksamhetsutveckling
- Regional kärna
- Kommunalsentrum
- Serviceort
- Sammanhängande område för natur och friluftsliv
- Viktig funktion för natur och friluftsliv
- Marin natur
- Hamn
- Landsbygd

Karta 2.2 Bebyggelsestrukturer.

redovisa att bostadsbehovet inte kan tillgodoses på ett annat lämpligare sätt.

2.2.1.2 Bostadsbehov

En framskrivning av befolkningsprognosen visar att det blir en fortsatt tillväxt, och att vi blir ungefär 190 000 invånare år 2050. Detta ställer stora krav på bland annat bostadsbyggandet i kommunen. Vi gör befolkningsprognoser regelbundet för att kunna hantera kommande års befolkningstillväxt. Stadens mark- och boendeprogram hanterar de närmaste fyra åren i planeringen och beskriver bostadsbehovet under de år som programmet behandlar. Utifrån demografiska förändringar är det sannolikt att människors efterfrågan på småhus och större lägenheter, liksom lite längre fram specialbostäder, kommer att öka över hela staden under de kommande fem till tio åren. Därefter är det svårt att bedöma skillnader i efterfrågan på olika slags bostäder. Invånare i våra stationsorter har i samband med våra dialoger uttryckt att de behöver andra bostäder än småhus så att unga och äldre kan bo kvar i orten.

För översiktsplanens tidsperspektiv har vi en alltför stor osäkerhet för att det ska vara möjligt att göra trovärdiga, detaljerade prognoser som beskriver behoven hos specifika grupper av människor. Vår beskrivning av behovet av bostäder utgår därför ifrån stadens befolkningsprognoser och analyserna i mark- och boendeprogrammet, där vi sedan gör en framskrivning av den samlade befolkningsprognosen fram till 2050.

Vi strävar efter att befolkningsökningen ska fördelas över hela kommunen och att segregationen ska minska. Med utgångspunkt i att större delen av arbetstillfällena och servicen finns i centralorten, så fördelar vi 70 procent av de nya bostäderna dit och 30 procent till våra tätorter.

2.2.1.3 Utveckling av centralorten

Vi hanterar planeringen i centralorten med hjälp av översiktsplanerna Stadsplan 2017 och FÖP H+. I dessa planer har vi kapacitet för att växa till 175 000 invånare år 2035, enligt den då gällande befolkningsprognosen. Befolkningsprognosen för staden är idag (2021) cirka 171 500 invånare år 2035. I översiktsplanerna har vi identifierat möjliga ytor där vi ska kunna förtäta staden och täcka en så stor andel som möjligt av bostadsbehovet utan att ta i anspråk mer jordbruksmark än nödvändigt.

ÖP 2021 har tidsperspektivet 2050 och vi bedömer att 70 procent av utbyggnaden av bostäder kommer att ske i centralorten. Detta är en förskjutning av fördelningen jämfört med Stadsplan 2017, där den var 75/25. Anledningen är att Stadsplan 2017 har mållåret 2035 och därefter kommer en större andel av bostadsbyggnationen att ske utanför centralorten.

Utbyggnaden inom centralorten sker främst genom att använda marken på ett effektivare sätt och förtäta i befintliga bebyggelseområden genom att utgå ifrån platsens förutsättningar samt tillgodose människors behov av exempelvis grönytor, parkering och service samt mötesplatser, trygghet och sociala kontakter. Vi visar var det finns möjlighet att bygga ut på både offentlig och privat mark, eftersom det är Helsingborgs stad och privata aktörer som bygger staden tillsammans. Vi tillgodoser behovet av bostäder genom att skapa möjligeter för utveckling i såväl centralorten som i tätorterna.

2.2.1.4 Utveckling av orterna på landsbygden

Om vi är ungefär 190 000 invånare år 2050 har vi behov av cirka 3800 bostäder utanför centralorten fram till 2050. I översiktsplanen har vi utbyggnadsytor för 4200 nya bostäder. Inkluderar vi utbyggnadsområden som finns i ändring av översiktsplanen för Allerum-Hjälmskult samt i fördjupning av översiktsplanen för Gantofta har vi möjlighet att bygga 4700 bostäder utanför centralorten. Det ger oss en överkapacitet på cirka 900 bostäder (cirka 25 procent).

Utvecklingen av våra orter är dessutom viktig för att vi ska få en livskraftig utveckling i hela kommunen. Annars riskerar serviceutbudet successivt att minska och utbudet av bostäder förblir förhållandevis enhetligt och homogent. Även här prioriterar vi att en del av utbyggnaden ska ske på mark som redan är tagen i anspråk och cirka 900 av bostäderna kan definieras som förtätning. Det är dock inte tillräckligt för att täcka hela behovet.

För att vi ska kunna använda jordbruksmarken så effektivt som möjligt prioriterar vi ny bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen. Ett kollektivtrafiknära läge är ett område som har eller som planeras att ha en god tillgänglighet med kollektivtrafik till arbetsplatser och andra vardagliga målpunkter och där bebyggelsens utformning och ortens struktur främjar att invånarna nyttjar denna. Här finns det incitament att bygga på ett effektivt sätt med ett högt markutnyttjande. Vi strävar efter att bygga ut orterna med en sammanhängande bebyggelsestruktur.

I Påarp, Ödåkra och Rydebäck finns marknadsmässiga förutsättningar för att bygga tätare nära stationerna. I alla orterna föreslås utbyggnader som ger ett brett utbud av boendeformer med såväl villabebyggelse som grupphus, radhus och parhus. I de centrala lägena ges också möjligheter till flerbostadshus.

Sammantaget innebär detta att när vi behöver ta jordbruksmark i anspråk så gör vi det på ett sätt som skapar goda förutsättningar för att människor ska kunna resa hållbart samt att vi skapar en bebyggelse

som använder ytan på ett effektivt sätt och som ger långsiktigt hållbara strukturer. Vi redovisar motiveringen av utbyggnadsområdena inom respektive ort i avsnitt 4 Tätorter

Ödåkra ligger i nära anslutning till centralorten. Genom de nya verksamhetsområdena utanför E4/E6/E20 så kommer vi att på sikt bygga ihop Ödåkra med centralorten. Men vi skapar inte en sammanhängande och välintegrerad stad genom att endast bygga ihop Ödåkra med verksamhetsmark, utan vi behöver i kommande planering skapa gena och attraktiva kopplingar med gång-, cykel- och kollektivtrafik och gröna stråk till bostadsområdena i staden. För att områdena ska upplevas som en del av staden krävs att vi gör ett gediget arbete med att minimera effekten av barriärer kring verksamhetsområdena.

2.2.1.5 Behov av en överkapacitet

I översiktsplanen föreslår vi fler bostäder än vad som kommer att behöva byggas eftersom vi behöver ha handlingsutrymme om några av förslagen inte kan genomföras. Hur stor överkapacitet som är rimligt beror på flera aspekter, till exempel planens detaljeringsgrad, hur stor andel av bostäderna som behöver ske genom förtätning, hur stor andel som byggs på stadens mark, hur kostsamma bullerlösningarna kommer att bli eller liknande frågor som är kopplade till genomförandet. Mark- och boendeprogrammet anger även att höga produktionskostnader och människors begränsade betalningsvilja i delar av kommunen är utmaningar för bostadsbyggandet. Stadens mark- och boendeprogram uppdateras varje mandatperiod och syftet är att tydliggöra bostadsförsörjningsbehoven och prioritering av stadens utbyggnad i enlighet med gällande översiktsplan. Läs mer om relationen mellan mark- och boendeprogrammet i avsnitt 2.9.4 Relation till kommunala planer och program.

Stadens förra översiktsplan, ÖP 2010 hade en överkapacitet på bostäder som motsvarar cirka 30-40 procent. Behovet av att bevara jordbruksmark har blivit mer angeläget sedan förra översiktsplanen i takt med att vi har fått en ökad insikt om hur vi påverkar klimatet genom vår markanvändning. Samtidigt skulle en alltför stor överkapacitet kunna bidra till att drivkrafterna för förtätning minskar. Men eftersom den förra översiktsplanen var mindre detaljerad, hade mindre fokus på förtätning och en större flexibilitet, och därmed hade fler utbyggnadsområden som var enkla att genomföra, är det rimligt att anta att motsvarande överkapacitet är rimlig för att klara av att tillgodose bostadsförsörjningen i orterna. Det finns ett utökat resonemang kring utmaningarna med att genomföra utbyggnaden under rubriken 3.1.9 Genomförande.

Med osäkerheten i åtanke bedömer vi att det är rimligt att det i översiktsplanen finns en överkapacitet på cirka 925 bostäder (cirka 25 procent). Vårt kontinuerliga arbete med mark- och boendeprogrammet ger oss också möjlighet att prioritera vilka områden som bebyggs.

2.2.1.6 Begravningsmark

Eftersom Helsingborg växer och samtidigt även får en större mångfald av kulturer och traditioner behöver begravningsverksamhet finnas med i planeringen liksom andra former av ytkrävande samhällsservice.

Begravningsplatser är för många en rekreativ och grön oas i stadsbebyggelsen. I det korta perspektivet behöver vi nyttja marken effektivt, men också skapa möjligheter att promenera genom begravningsplatser och koppla samman dem med gröna promenadstråk.

Begravningsmark är ett allmänt intresse och på lång sikt behöver vi mer kunskap om hur behovet ser ut samt vilka trender som påverkar begravningsverksamheten över tid, men också vilka värden som är väsentliga i förhållande till annan mark- och vattenanvändning.

2.3 Transportinfrastruktur

2.3.1 Övergripande trafikutveckling

- Vi använder befintlig infrastruktur på ett effektivt sätt och säkerställer så att vi har förutsättningar att få ett framtida transportsystem som är effektivt vad gäller framkomlighet, ytor och resurser. Det ska vara lätt att ta sig till målpunkter inom och utanför Helsingborg, vilket är viktigt för stadens konkurrenskraft, för livskvaliteten och för stadens företag.
- Sättet på vilket vi utformar och prioriterar transportinfrastrukturen ska bidra till att gång, cykel och kollektivtrafik ska vara det mer konkurrenskraftiga transportvalet för människor. Vi ska prioritera åtgärder där det finns störst potential för att öka människors andel av hållbara resor.
- Vår strategi för parkering ska tillgodose behovet av parkering och samtidigt verka för effektiv markanvändning och underlätta för hållbara resor.
- Vi anpassar successivt transportsystemet och den allmänna platsmarken till våra ändrade behov som exempelvis utrymme för körbanor eller plats för lastning och lossning.
- Vi prioriterar åtgärder som minskar utsläppen från fossila drivmedel i transportsystemet – både för personresor och gods.
- Antalet människor som dödas eller skadas i trafikolyckor ska fortlöpande minska. Vi har särskilt fokus på de oskyddade trafikanterna.

2.3.1.1 Bakgrund

I Helsingborg behöver vi utveckla infrastrukturen för trafik och transporter för att möta framtida behov. Det finns många mål på olika nivåer som pekar på vilken riktning vi ska ta i dessa frågor, allt ifrån de globala, nationella och regionala målen till våra egna mål för staden. Vi står inför ett antal utmaningar med ett ökat antal resor samt konkurrens om stadens ytor för olika behov och klimatförändringar. Hur vi väljer att utveckla olika delar av transportinfrastrukturen påverkar vår möjlighet att få god tillgänglighet, ytor för fler bostäder och verksamheter samt stadsmiljön i stort.

Vi ska bidra med vår del för att uppnå de regionala och nationella målen för ett hållbart transportsystem. Då kan vårt transportsystem vara tillgängligt och effektivt för de bilresor och biltransporter som behövs. Här är det viktigt att styra stadens större flöden av biltrafik till det övergripande vägnätet för att minska störningar från buller och barriärer som delar upp staden. Bilar kräver mycket yta i förhållande till andra trafikslag som gång, cykel och kollektivtrafik. Hur vi väljer att arbeta strategiskt med bland annat bilparkering

påverkar kvaliteterna i stadsmiljön, hur vi reser och vår hälsa. Vår parkeringsstrategi behöver därför verka för att utveckla markeffektiva men också flexibla parkeringslösningar för att utnyttja marken på bästa sätt. Den behöver stödja utveckling av hållbart resande så att man exempelvis kan lämna bilen hemma när man reser hållbart till sitt arbete. Genom en tydlig satsning på hållbara resor skapar vi möjlighet till minskad efterfrågan på bilparkering vilket därmed kan frigöra ytor till andra kvaliteter i staden. Se även avsnitt 3.4 Transportinfrastruktur.

Vi ska utveckla Helsingborgs roll i nordvästra Skåne. En del i att lyckas med detta är att utveckla infrastrukturen för att öka tillgängligheten till Helsingborg.

Transportsystemet ska vara trafiksäkert och tryggt och bidra till en ökad folkhälsa samt en god tillgänglighet. Vi skapar trygga, säkra gaturum och attraktiva stadsmiljöer genom att ha en god gestaltning av våra allmänna platser. Eldrift för olika typer av personfordon men också tunga fordon blir allt vanligare och det kan innebära nya behov och krav på infrastrukturen som vi behöver säkerställa.

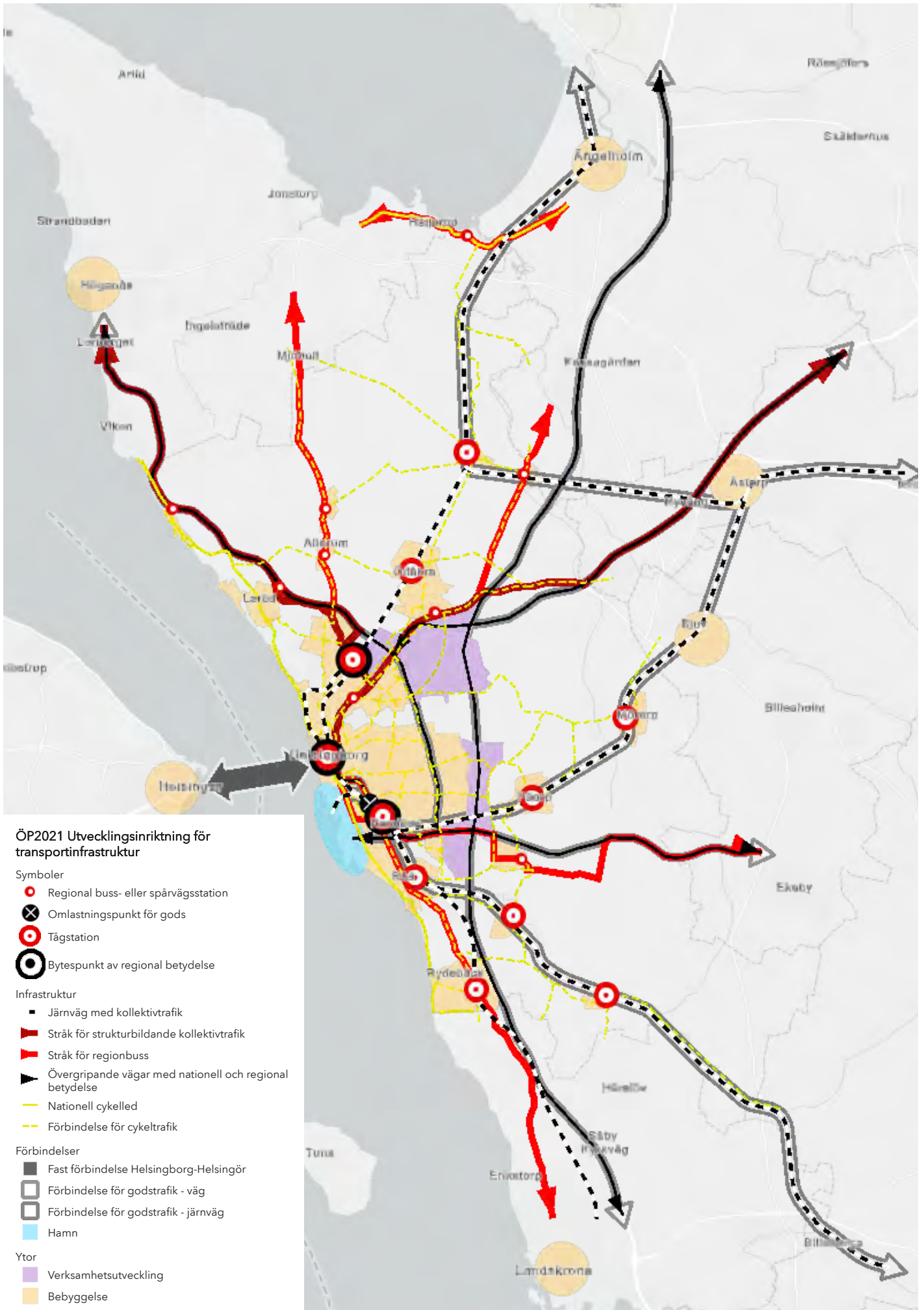
2.3.2 Beteendepåverkan för hållbart resande

- Vi arbetar med att minska behovet av transporter och resor, att öka andelen hållbara resor och effektivt utnyttja befintligt transportsystem. Vilket minskar behovet av att bygga om och göra nya investeringar.
- Det ska vara lätt att göra rätt. Vi underlättar för helsingborgarna att minska sin klimatpåverkan genom att det är enkelt att använda hållbara färd sätt och transporter. Vi uppmuntrar genom kommunikationsinsatser till invånare och näringsliv.

2.3.2.1 Bakgrund

Vi vill säkerställa att vi har en god hushållning med resurser, där olika åtgärder för att påverka och minska beroendet av fordonstransporter är det första steget. Att påverka människors resvanor genom så kallad mobility management handlar om att föra över resor till mer hållbara alternativ som kollektivtrafik, bilpool, cykel och gång, men också om att minska deras behov av resor. En sådan utveckling är positiv för både stadens attraktivitet och för människors folkhälsa. När vi går och cyklar får vi motion och upplevelser. Dessutom ökar tryggheten i stadsdelen när fler rör sig i området.

För att lyckas med beteendepåverkan är fysisk planering, till exempel hur vi lokaliserar verksamheter och bostäder nära kollektivtrafik och gång- och



Karta 2.3 Transportinfrastruktur.

cykelbanor, helt avgörande för att tillgodose invånarnas behov. För att få ett så bra resultat som möjligt ska vi kombinera insatser i infrastrukturen som främjar hållbara resor med bland annat dialog, information och kampanjer. Både fysisk planering och beteendepåverkan behöver utgå ifrån människors vardag och erfarenheter för att medverka till en utveckling mot hållbarhet som är genomförbar för den enskilde.

I alla skeden av planeringsprocessen är det viktigt att vi är medvetna om hur invånarnas behov och beteenden påverkas av hur vi planerar och utvecklar transportsystemet. För att skapa förståelse för när vi gör enskilda åtgärder i trafiksystemet, exempelvis när vi bygger om gator, behöver vi kommunicera de övergripande målen för trafiksystemet. Genom att samarbeta med andra aktörer, exempelvis skola, fritidsverksamhet och arbetsgivare, kan vi göra det enklare för människor att välja hållbara färdmedel.

2.3.3 Framtidens mobilitet

- Vi utvecklar och provar ny teknik där vi tar tillvara på digitaliseringens möjligheter i samverkan med berörda aktörer (universitet och högskolor, näringsliv, invånare och andra offentliga aktörer).
- Vi delar öppen data för att få flera aktörer att utveckla nya produkter och tjänster. Helsingborg ska vara en "testbädd" för innovationer som leder till transportlösningar som är hållbara och yteffektiva.
- Vi främjar resurseffektiva hållbara transporter och delningstjänster. Vi ser fördelar med att autonoma, självkörande, fordon i största möjliga mån är ett komplement till kollektivtrafiken och att fordonen kopplas ihop med digitala delningstjänster för att få en kombinerad mobilitet.
- Genom digital teknik ska vi stötta och styra trafiken för att öka tillgängligheten och minska olägenheterna från transportsystemet.

2.3.3.1 Bakgrund

Vi står inför en snabb utveckling av både ny teknik och nya lösningar. Det kommer att ta tid att byta ut dagens fordon samtidigt som det kommer att ta tid att implementera lagstiftning kring ny teknik som autonoma fordon med mera. Lagstiftning för autonoma fordon behöver till exempel hantera straffrättsliga frågor och hantering av digital information. Det innebär att vi kommer att ha en övergångsperiod med ett trafiksystem där ny teknik succesivt införs tillsammans med dagens trafiksystem. Teknisk utveckling, exempelvis digitalisering, automatisering, uppkoppling och elektrifiering, skapar möjligheter för oss att utveckla vårt transportsystem och vår mobilitet i en riktning som möter våra utmaningar och mål.

I Helsingborgs stad ska vi främja utveckling där vi underlättar för människor att dela och kombinera mobilitetstjänster, exempelvis att boka fordon i en pool eller att köpa biljetter till kollektivtrafiken via en digital plattform. För att kunna införa denna typ av tjänster i ett större sammanhang som fungerar i en hel region behöver vi samarbeta med övriga kommuner i Skåne och Region Skåne. Vi ska stödja system för öppen, delad data, nya digitala plattformar och artificiell intelligens (AI) för att utveckla och anpassa mobilitetstjänster. Fördelarna med en ökad användning av digitala mobilitetstjänster är att transportsystemet får ett minskat behov av ytor samt att den enskilde medborgaren får ökade valmöjligheter.

Vi arbetar för att autonoma, självkörande, fordon ska bidra till ökad tillgänglighet och att vi använder marken på ett yteffektivt sätt. Många trafikexperter menar att det finns risk att antalet fordon ökar i takt med att självkörande bilar ökar. Vi tror att framtidens uppkopplade fordon har stor potential att dela tjänster och köra smarta rutter. Därför behöver vi uppmontra delningstjänster och att koppla dessa fordon till kollektivtrafiken i så stor grad som möjligt. En fördel är också om självkörande personbilar kan ses om en viktig del i kollektivtrafiksystemet, särskilt på landsbygden där dessa bilar kan mata resenärer till stationer och större regionbusshållplatser.

2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem

Vi ska i samverkan med berörda aktörer arbeta för att:

- Väst kustbanan mellan Maria station och Helsingborg C ska ha dubbelspår. En lokaliseringstudie ska ta höjd för ett långsiktigt perspektiv. Den ska resultera i en sträckning som även gynnar utvecklingen av staden, Helsingborg C och en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör samtidigt som vi beaktar bland annat natur- och kulturmiljövården.
- Helsingborg C ska utvecklas till en attraktiv, funktionell och tillgänglig anläggning med långsiktigt stark kapacitet som möter framtidens behov som stadens stora trafiknod. Vi ska beakta dess kopplingar till centrala staden och dess utveckling.
- Det ska bli en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör (HH) för vägtrafik och persontågstrafik. På lång sikt finns det behov av en fast förbindelse även för gods på järnväg. Vi behöver därför bevara handlingsfriheten inför en framtida förbindelse för godståg.
- Vi får en ökad kapacitet och konkurrenskraftiga restider på Skånebanan och Rååbanan. Det innefattar bland annat en planskild korsning

mellan Skånebanan och Väst kustbanan vid Ramlösa station. Det kan bli aktuellt med dubbelspår på hela Skånebanan på längre sikt vilket vi ska beakta i planeringen.

- Följa upp utvecklingen och förändrade behov för E4/E6/E20. Vi ska prioritera utveckling av anslutningar till befintliga trafikplatser. Även väg 111 har en viktig regional betydelse där framkomlighet och trafiksäkerhet behöver beaktas.
- Det ska införas ett regionalt superbusskoncept till Höganäs och Örkellunga. Det regionala superbusskonceptet till Höganäs ska kunna utvecklas till spårväg.
- Med hjälp av kollektivtrafiken ska vi koppla ihop tätorter, stad och landsbygd med gena och attraktiva linjedragningar.
- Vi ska utveckla regionala stråk för cykelpendling, för att ge människor möjlighet att pendla med cykel på längre sträckor. På lång sikt ska det finnas sammanhängande cykelbanor mellan alla tätorter där det finns potential för att cykla. Vi prioriterar i första hand de stråk som vi förväntar oss ska ge högst antal cyklister.
- Vi ska bidra till att utveckla nationella cykelleder som berör Helsingborg.

2.3.4.1 Bakgrund

Nationella och regionala planer, som Nationell plan för transportsystemet 2018-2029, Regional transportinfrastrukturplan 2018-2029 och Trafikförsörjningsprogram 2020-2030 används för att utveckla stadens transportinfrastruktur. Bland annat ingår utbyggnad av Väst kustbanan till dubbelspår med planskilda korsningar mellan Ängelholm och Maria (Romares väg). Dubbelspårsutbyggnaden mellan Maria och Helsingborg C ingår med slutförande efter 2029. En fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör ingår i den nationella planen som en utpekad brist efter 2029. Även andra åtgärder, såsom trimningsåtgärder i trafikplats Vasatorp och trafikplats Helsingborg Södra, är planerade. Vi behöver samverka med Trafikverket kring behov och utveckling av E4/E6/E20. Vi reserverar plats för en eventuell framtida trafikplats mellan trafikplats Vasatorp och trafikplats Helsingborg Södra.

I Helsingborg arbetar vi aktivt för att få en fast HH-förbindelse för vägtrafik och järnvägstrafik. Det behövs för att bättre kunna utnyttja de goda förbindelserna i Skåne Nordväst med bland annat E6, E4, Väst kustbanan, Skånebanan och det ska bidra till att stärka internationella, regionala och lokala transporter med ett mer robust system. Förbindelsen gör det möjligt att vi har en fortsatt stark utveckling i Skåne Nordväst och Öresundsregionen vilket leder till en förstoring av regionen och en utvidgad arbetsmarknad med

Köpenhamn som knutpunkt och huvudsaklig målpunkt. När Fehmarn Bält-förbindelsen står klar finns det risk att det blir brist på kapacitet i transportsystemet vilket kan avhjälpas genom en fast HH-förbindelse. Sättet på vilket man placerar och utformar en fast HH-förbindelse påverkar naturvärdena i havet på olika sätt. När man utformar och anlägger förbindelsen är det viktigt att ta hänsyn till naturvärdena i havet som är känsliga för muddring, strömmar med mera. Det är också viktigt att man beaktar andra värden vid anslutningarna mot land, exempelvis kulturvärden som förknippas med platsens identitet.

Dubbelspår på hela Väst kustbanan är viktigt ur både ett regionalt och ett nationellt perspektiv. Det handlar om utbyggnaden av dubbelspår mellan Ängelholm och Maria station, utvecklingen av Maria station samt utbyggnaden av dubbelspår mellan Maria station och Helsingborg C där även utvecklingen av Helsingborg C ingår. Utbyggnaden till dubbelspår mellan Ängelholm och Maria (Romares väg) ligger närmast i tiden. Arbetet har stor betydelse för att utveckla stationsområdena i Maria, Ödåkra och Kattarp och skapar förutsättning för att få en stadsutveckling med fler bostäder och arbetsplatser. Enkelspårsträckan mellan Maria och Helsingborg C är en flaskhals utmed Väst kustbanan. Arbetet med en järnvägsplan påbörjades under 2020 där en lokaliseringstudie är första steget. Lokaliseringstudien kommer att vara klar 2023-2024 och går djupare in på vad de olika korridorerna innebär. Utbyggnaden hänger också ihop med utvecklingen av Helsingborg C, Väst kustbanan söder om Helsingborg C och anslutningen av en framtida fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.

Helsingborg C är ett riksintresse och en viktig knutpunkt i staden. Kapaciteten är idag på bristningsgränsen för att kunna ta emot fler tåg. Ett långsiktigt kapacitetsstarkt Helsingborgs C är en förutsättning för att kunna utveckla tågtrafiken på Väst kustbanan, vilket även är viktigt för hela regionen. Stationen och dess funktioner ska utvecklas till en attraktiv, funktionell och tillgänglig anläggning som möter framtidens behov som Helsingborgs och nordvästra Skånes stora trafiknod. Helsingborg C har stort värde för staden genom de nationella och internationella förbindelserna, vilket ger en mötesplats som bidrar till stadens identitet och dess historia. Här sker viktiga byten mellan tåg, regionbussar, stadsbussar samt färjetrafiken till Helsingör och det finns parkering för cyklar och bilar. Helsingborg C har en viktig samhällsfunktion som ett resecentrum med service, kontor, högre utbildning, hotell och näringsliv som är knutna till platsen genom attraktiva gång- och cykelstråk.

För att få ett robust järnvägssystem undersöker vi behovet av fler spår mellan Helsingborg C och Ramlösa station i en teknisk utredning för delar av Skånebanan i samverkan med Trafikverket, Region Skåne och Skånetrafiken. I det arbetet är det tydligt att vi behöver nya plattformar på Helsingborg C för att säkra tågtrafiken för framtiden och klara av framtida kapacitet på Helsingborgs C och på Västkustbanan. Vi studerar även möjligheten till en framtida tunnel för persontåg under Öresund mellan Helsingborg och Helsingör. Även i detta arbete har det framkommit att vi behöver fler spår mellan Helsingborg C och Ramlösa station.

Utifrån pågående utredningar kring Västkustbanans utbyggnad, Helsingborg C och framtida järnvägstunnel till Helsingör behöver vi utreda lösningar för järnväg mellan Helsingborg C och Ramlösa station samt en väg till Helsingborgs hamn som går att genomföra och finansiera. Arbetet med behoven av järnvägsåtgärderna i Helsingborg är ett nationellt och regionalt intresse och det sker i samverkan med Trafikverket, Region Skåne och Skånetrafiken.

På längre sikt behöver vi fortsätta att samverka med olika aktörer för att etablera en järnvägsstation vid Raus samt en spårvägsstation vid Laröd och Domsten och säkerställa möjliga stationslägen inför framtida beslut. En järnvägsstation i Vege och utvecklingen av ett nytt stationsområde är inte aktuell inom planperioden för ÖP 2021 men vi ska inte förhindra ett sådant stationsläge på längre sikt.

I Helsingborg prioriterar vi snabba tågresor mellan Helsingborg och Hässleholm före ett tågstopp i Hasslarp. Vi har ställt oss bakom Skånebildens med höghastighetsjärnväg mellan Malmö och Stockholm. Vi får då en ökad kapacitet och konkurrenskraftiga restider på Skånebanan samt snabbare och bättre koppling till Hässleholm och framtida trafik på Stambanan. För att få svar på hur orterna Mörarp och Påarp påverkas av Skånebanan behöver vi arbeta vidare och diskutera med Trafikverket kring framtida planskilda korsningar.

E4/E6/E20 är av särskild internationell betydelse och används för transittrafik. Vägarna har också viktiga nationella, regionala och lokala funktioner för både gods- och persontransporter. Vi behöver samverka med Trafikverket och följa upp utveckling och förändrade behov för E4/E6/E20. Vi ska prioritera utveckling av anslutningar till befintliga trafikplatser.

Utveckla regionbusstråken

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet pekar ut stråken från Helsingborg till Höganäs och Örskällunga som aktuella för regionala superbussar. Stråken har

många resande och behöver större kapacitet och bättre framkomlighet för att klara av resenärernas framtida efterfrågan. I en nyligen gjord åtgärdsvalsstudie, så kallad ÅVS, för väg 111 finns förslag på åtgärder i stråket för att göra det möjligt att införa ett regionalt superbusskoncept mellan Helsingborg - Höganäs via Maria station. På längre sikt vill vi utveckla stråket med regional spårväg och möjligheten till det behöver finnas kvar.

För de tätorter som inte har stationer behöver vi ha tydliga och starka busstråk som kopplar till Helsingborg och till de kringliggande kommunerna i Familjen Helsingborg. Vi behöver successivt utveckla starka busstråk mellan Ängelholm - Helsingborg och Ekeby - Bårslöv - Ramlösa - Helsingborg C. Vi stödjer Familjen Helsingborgs strategi att peka ut väg 109 mot Ekeby, Kågeröd och Höör som ett prioriterat projekt för kommande RTI-plan, där ett syfte är förbättrad vägförbindelse för attraktiv kollektivtrafik. För kollektivtrafikens resenärer på landsbygden är det viktigt att satsa på säkra, trygga, väderskyddade och praktiska cykelparkeringar vid regionbusshållplatserna för att öka upptagningsområdet till hållplatsen och underlätta för fler människor att använda dem. Cykel- och gångbanor till dessa hållplatser blir viktiga för att människor på landsbygden ska kunna välja kollektivtrafiken. Samordning med skolskjuts kan vara helt avgörande för att möjliggöra och ha ett tillräckligt underlag av resande för vissa linjer på landsbygden. Utvecklingen av kollektivtrafiken i nordvästra Skåne utgår ifrån ett gemensamt strategiskt arbete mellan Skånetrafiken och Familjen Helsingborg.

Utveckla cykelpendlingsstråken

Vi vill utveckla regionala stråk för pendling med cykel till Höganäs, Strövelstorp- Ängelholm, Hyllinge-Åstorp, Bjuv och Landskrona, men även till våra tätorter Allerum, Påarp, Laröd, Gantofta och Ödåkra. Vi prioriterar åtgärder där potentialen för att öka antalet cyklister är störst och där åtgärderna kan innebära mervärden och kvalitéer för olika verksamheter, exempelvis turistnäringen. På lång sikt ska det finnas sammanhängande cykelbanor mellan alla tätorter där det finns potential för människor att cykla.

Det pågår ett pilotprojekt med så kallade supercykelvägar i samverkan mellan Region Skåne och några kommuner, bland annat Helsingborg, där ett koncept för starka och attraktiva cykelstråk utvecklas. Ett utvecklat cykelnät på landsbygden skulle gynna boende, verksamheter och turistnäringen. Det ska finnas attraktiva cykelstråk till stationer och hållplatser samt viktiga målpunkter i människors vardag. För att maximera potentialen för den regionala kollektivtrafiken ska vi verka för att dessa cykelvägar

prioriteras vid Trafikverkets infrastruktursatsningar. Vi samordnar mellankommunala cykelstråk inom ramen för Familjen Helsingborgs infrastrukturplan samt tillsammans med Region Skåne. Vi vill bidra till att utveckla nationella cykelleder. Idag har vi Kattegattleden och Sydkustleden som möts i Helsingborgs stad. Lederna är viktiga både ur folkhälso- och besöksnäringssperspektiv.

2.3.5 Gods

- Vi verkar för att samla den tunga vägtrafiken till ett fåtal stråk där vi tar hänsyn till kapacitet, riskavstånd, buller, trafiksäkerhet, vibrationer och andra störningar.
- Vi arbetar för att logistiken ska vara effektiv och fossilfri och att leveranser ska ske på ett sätt som minimerar störningar för boende.
- Vi arbetar med att begränsa störning i form av nedskräpning, otrygghet och säkerhet samt övrig påverkan från långtidsuppställda lastbilar med hänsyn till boende, besökare och företag.
- Vi samverkar med berörda aktörer för att öka andelen godstransporter med sjöfart och järnväg.

2.3.5.1 Bakgrund

Helsingborg är ett av Skånes och Sveriges viktigaste logistiknav genom sitt geografiska läge med hamn, järnvägsnät, motorvägarna E4/E6/E20 och närheten till kontinenten. För att Helsingborg ska kunna växa är det viktigt att tillgodose näringslivets behov av funktionell infrastruktur och smidiga logistiklösningar. En ökad e-handel bidrar till fortsatt ökade trafikflöden för de tunga transporterna. Att samordna och effektivisera godsflöden är därför viktiga framtidsfrågor.

Det är viktigt att godstransporter till, från och genom Helsingborg fungerar väl utan att vi försämrar andra kvaliteter som bra luftkvalitet, rimlig ljudnivå, hög säkerhet, ett attraktivt stadsliv samt goda och säkra boendemiljöer. Vi samarbetar med Polismyndigheten lokalt och arbetar med parkeringsförbud, fysiska hinder samt sanitära insatser för att begränsa störningar från långtidsuppställda lastbilar. Tillsammans med andra kommuner och Trafikverket deltar vi i nationella samarbeten kring utmaningar med internationella transporter och långtidsuppställda lastbilar. Genom att samla de tunga transporterna på ett fåtal vägar som är anpassade för att tåla trafiken kan vi minska att godstrafikens störningar sprids. Vi strävar efter ett robust transportsystem för gods och vi behöver samverka med Trafikverket för att klara störningar och ökad belastning vid vägarbeten, olyckor och dylikt. En hållbar transportutveckling gynnas av att vi koncentrerar transportintensiva verksamheter som tillverkning, lager och transporter till få områden och

till färre stråk i det övergripande vägnätet. På så sätt skapar vi förutsättningar för konkurrenskraftiga företag samtidigt som vi begränsar störningar från den tunga trafiken. Vi ska fortsätta arbetet med att utveckla och minska riskexponeringen i stråken för farligt gods och i det övergripande godstrafiknätet där trafikplats Ättekulla är en viktig del.

Helsingborgs hamn är en viktig del av logistikkedjan för företag och har en stor betydelse för Helsingborgs identitet. Här finns Sveriges näst största containerhamn och en modern centralgate som ger möjlighet till en effektiv hantering av gods. Hamnens kombiterminal används för skifte mellan järnväg och fartyg samt järnväg och lastbil. Hamnens funktion med tillhörande väg- och järnvägskopplingar är ett riksintresse och hamnen har stor betydelse i det övergripande transportnätet för gods och varor. I Helsingborgs stad måste vi agera proaktivt för att driva utvecklingen i regionen och fortsätta samverka inom Familjen Helsingborg och Greater Copenhagen. För att stärka Helsingborgs hamn och ge möjligheter till fortsatt utveckling pågår ett arbete kring hur vi kan effektivisera hamnens godshantering för att kunna hantera ökade volymer på motsvarande yta. Genom att samverka med spårägare och gemensamt utveckla stadens industrispår skapar vi bättre förutsättningar för verksamheter som transporterar gods på järnväg. Det är viktigt att vi hushåller med marken utmed industrispåren så att vi prioriterar dessa fastigheter till de verksamheter som är beredda att nyttja spåren.

Transporter är en förutsättning för stadsliv och hög service men också för att vi ska kunna tillgodose e-handels behov. En levande stad kräver dagliga leveranser av varor och tjänster. För att Helsingborg ska vara fortsatt attraktiv måste logistiken och strukturen för distribution av gods bli mer effektiv och hållbar. Genom minskade men effektivare flöden samt att transporterna styrs i tid och rum kan vi få en minskad påverkan på klimatet samt en mer tillgänglig och attraktiv stad. För en butiksägare innebär samlastning av varor en bättre planering av leveranser och en ökad service vid returflöden och andra tjänster. För stadens transporter kan samordning innebära att leveranser blir trafiksäkrare och att störningar minskar. Vi ska skapa förutsättningar för citylogistik som kan samordna stadens och näringslivets transporter av varor, returflöden, emballage och material. Transporterna behöver också bli mer hållbara och säkra. "The last mile", det vill säga den sista transporten innan målpunkt är oftast den dyraste, den mest störande och den mest ohållbara transporten. Med regleringar och positiv uppmärksamhet vill vi styra transporterna i stadskärnan och i bostadsområden till att bli fossilfria, tysta och säkra.

2.4. Näringsliv

- Vi prioriterar verksamheter som stärker och utvecklar näringslivet i staden, i Familjen Helsingborg samt i regionen och som bidrar till ökad sysselsättning.
- Vi prioriterar mark i nära anslutning till väg E4/E6/E20 för verksamheter som använder marken på ett effektivt sätt och där läget nära motorvägarna är en förutsättning för att verksamheten ska kunna utvecklas och ha framgång.
- Vi arbetar för att stärka näringslivet i den snabba omvandling som sker.

2.4.1 Bakgrund

Utvecklingen av näringsliv och bebyggelse går hand i hand. En framskrivning av prognosen pekar på ett behov av cirka 20 000 nya jobb fram till år 2050 och cirka 10 000 nya jobb fram till år 2035 om vi utgår från år 2020. Enligt ändring av översiktsplan för centralorten, Stadsplan 2017, har vi möjlighet att tillgodose en del av behovet fram till år 2035 genom att förtäta befintliga verksamhetsområden samt skapa nya ytor för verksamheter. Bedömningen tar dock inte hänsyn till olika branschers behov eller att det kan vara svårt att förtäta av olika skäl.

2.4.1.1 Fortsatt stark framtida tillväxt

Utifrån ett bransch- och sysselsättningsperspektiv finns det goda förutsättningar för en fortsatt stark framtida tillväxt, där man bedömer Helsingborg som en attraktiv plats för att etablera verksamhet. Det är bland annat ett av resultaten från en analys av näringslivets förutsättningar och behov som vi tog fram i samband med översiktsplanen. Enligt analysen kan vi förvänta oss att sysselsättningen minskar i vissa branscher till följd av bland annat generella trender. Men mer än två tredjedelar av antalet sysselsatta individer finns i branscher med en stark relativ tillväxt, vilket innebär att man förväntar sig att utvecklingen i flera avseenden är starkare i Helsingborg än i jämförbara städer och Skåne län.

Näringslivet i Helsingborg har en bra spridning i olika branscher med många små och medelstora företag, flest inom centralorten men även i tätorterna och på landsbygden. Det bidrar till stabilitet och att Helsingborg har en brett näringsliv. Staden utgör en central arbetsmarknad och är en tillväxtmotor i Skåne. Störst andel förvärvsarbetande personer finns inom handel följt av tjänster inom social verksamhet och företagstjänster. Branscher som man bedömer kan få en stark framtida tillväxt i Helsingborg finns inom bland annat partihandeln, transport och magasinering, företagstjänster, hälso- och sjukvård,

livsmedelsindustrin samt inom läkemedelsindustrin.

2.4.1.2 I Helsingborg finns goda möjligheter för effektiva och hållbara transporter

Helsingborg spelar en viktig roll för att ge möjlighet till internationella logistikflöden till och från Europa men även genom Norden. Från Helsingborg når man ett stort geografiskt område och en stor andel människor i en tätbefolkad region - Greater Copenhagen. Här finns flera starka tillgångar i form av hamnar, europavägar och järnväg. Förutsättningarna för effektiva transporter är särskilt goda i nära anslutning till motorvägarna E4, E6 och E20. Tillgången till hamnar är viktig för det lokala näringslivet och ger också möjlighet för att det kan ske en överflyttning till mer hållbara godstransporter.

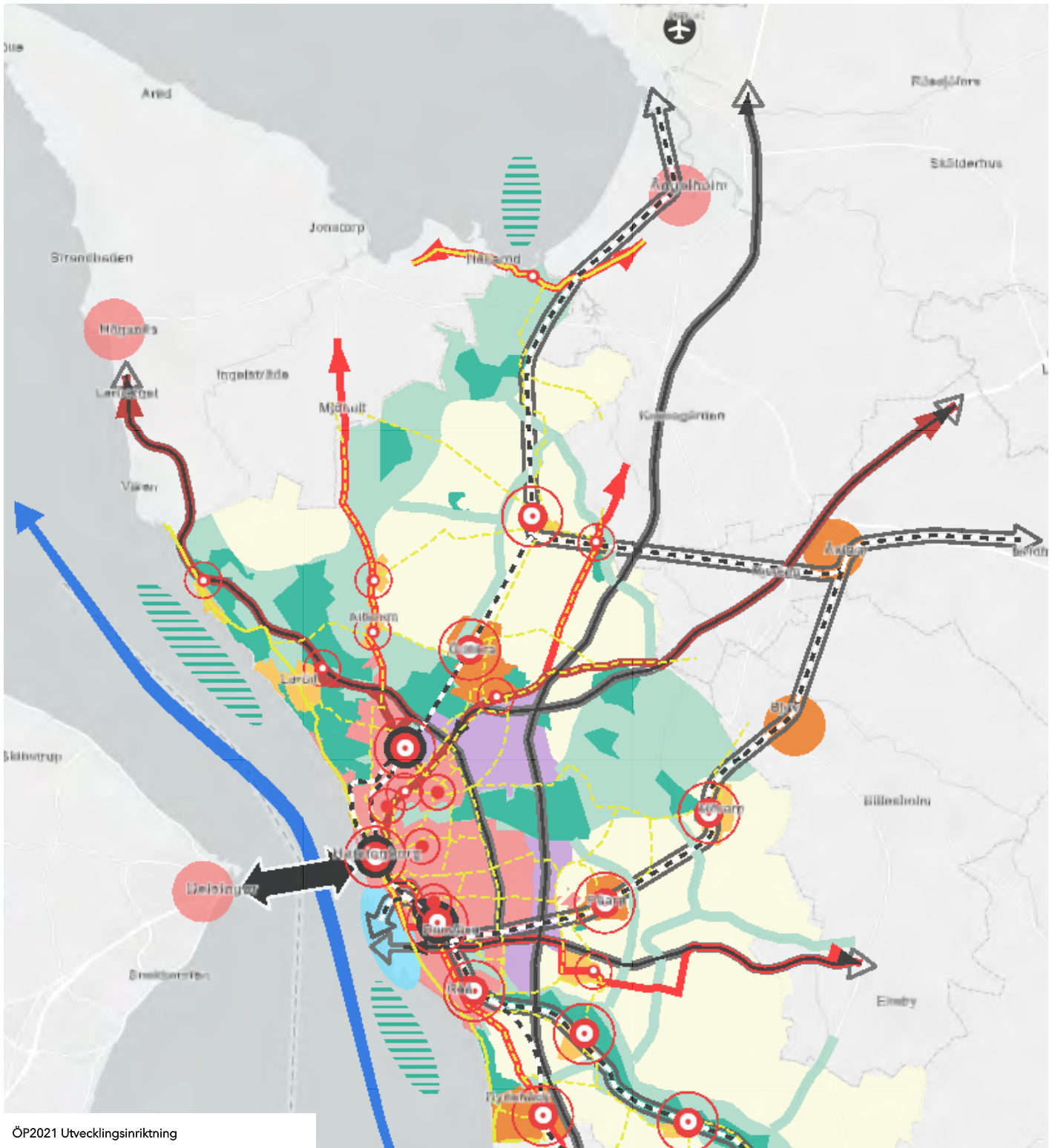
Att Helsingborg har goda förutsättningar för logistik märks i att det finns efterfrågan på mark men även i statistik om sysselsättning. Jämfört med både Skåne och riket arbetar en betydligt större andel människor inom transportbranschen i Helsingborg.

2.4.1.3 Jordbruksmark kommer att tas i anspråk

Näringslivet står inför stora förändringar och många existerande yrken kommer att förändras i grunden. Med ny teknik och global konkurrens förändras behovet av mark inom flera områden, vilket kan påverka vilka ytor som är mest lämpliga för verksamhetsmark. På grund av snabba förändringar inom näringslivet och för att ha en god hushållning av mark redovisar vi i ÖP 2021 endast ytor för verksamhetsmark som sträcker sig fram till år 2035. Vi ser att det finns ett fortsatt behov av mark för verksamheter även efter år 2035 och i samverkan med Familjen Helsingborg undersöker vi nya verksamhetsområden.

Enligt propositionen till naturresurslagen (som numera ingår i miljöbalken) anges som definition för väsentligt samhällsintresse att "sådana samhällsintressen kan vara till exempel bostadsförsörjningsbehovet, intresset av att kunna lokalisera bostäder och arbetsplatser nära varandra, att skapa väl fungerande och lämpliga tekniska försörjningssystem samt att säkerställa viktiga rekreationsintressen." Vi anser att de ur logistiksynpunkt strategiska lägena vid motorvägarna, Helsingborgs hamn samt behovet av att ha arbetsplatser och bostäder nära varandra motiverar att verksamhetsområdena tillgodoser ett väsentligt samhällsintresse.

Översiktsplanen pekar ut cirka 260 hektar ny verksamhetsmark, varav merparten ligger i områden som är särskilt attraktiva för transportintensiva verksamheter. I jämförelse med det beräknade behovet motsvarar det en buffert på cirka 70 procent. Behovet



ÖP2021 Utvecklingsinriktning

Symboler

- Regional buss- eller spårvägsstation
- Flygplats
- Omlastningspunkt för gods
- Stadsdelscentrum
- Tågstation
- Bytespunkt av regional betydelse

Utbyggnadsriktning

- Utbyggnadsriktning kollektivtrafiknära läge

Infrastruktur

- Järnväg med kollektivtrafik
- Stråk för strukturbildande kollektivtrafik
- Stråk för regionbuss
- Övergripande vägar med nationell och regional betydelse
- Nationell cykelled
- Förbindelse för cykeltrafik

Grönt

- Viktigt samband för natur och friluftsliv
- Ytor**
- Fast förbindelse Helsingborg-Helsingör
 - Förbindelse för sjöfart
 - Utvecklingsriktning
 - Förbindelse för godstrafik - väg
 - Förbindelse för godstrafik - järnväg
 - Verksamhetsutveckling
 - Regional kärna
 - Kommunalsentrum
 - Serviceort
 - Sammanhängande område för natur och friluftsliv
 - Viktig funktion för natur och friluftsliv
 - Marin natur
 - Hamn
 - Landsbygd

Karta 2.4 Näringsliv.

inkluderar en ökad efterfrågan som en fast HH-förbindelse kan innebära samt att det sker en förtätning i befintliga verksamhetsområden i centralorten. Inom ÖP 2021, det vill säga områdena utanför centralorten, är möjligheten att förtäta verksamhetsområden ytterst begränsad. Tostarp är det enda befintliga området för transportintensiva verksamheter. Här är marknyttjandet högt och området är nästan fullt utbyggt.

Att vi tar höjd för en stor buffert beror på flera olika saker. Ibland pekar vi ut nya verksamhetsområden på ytor som redan används för verksamheter eftersom vi vill se ett annat innehåll. I till exempel Rydebäck vill vi omvandla ett storskaligt handelsområde till ett företagsområde som mer riktar sig mot ortens boende och verksamma. Vi har inte alltid rådighet över den mark som vi pekar ut för verksamheter, vilket påverkar genomförandet. Det kan även vara svårt att genomföra de förtätningar i befintliga verksamhetsområden, som var en förutsättning när vi beräknade behovet.

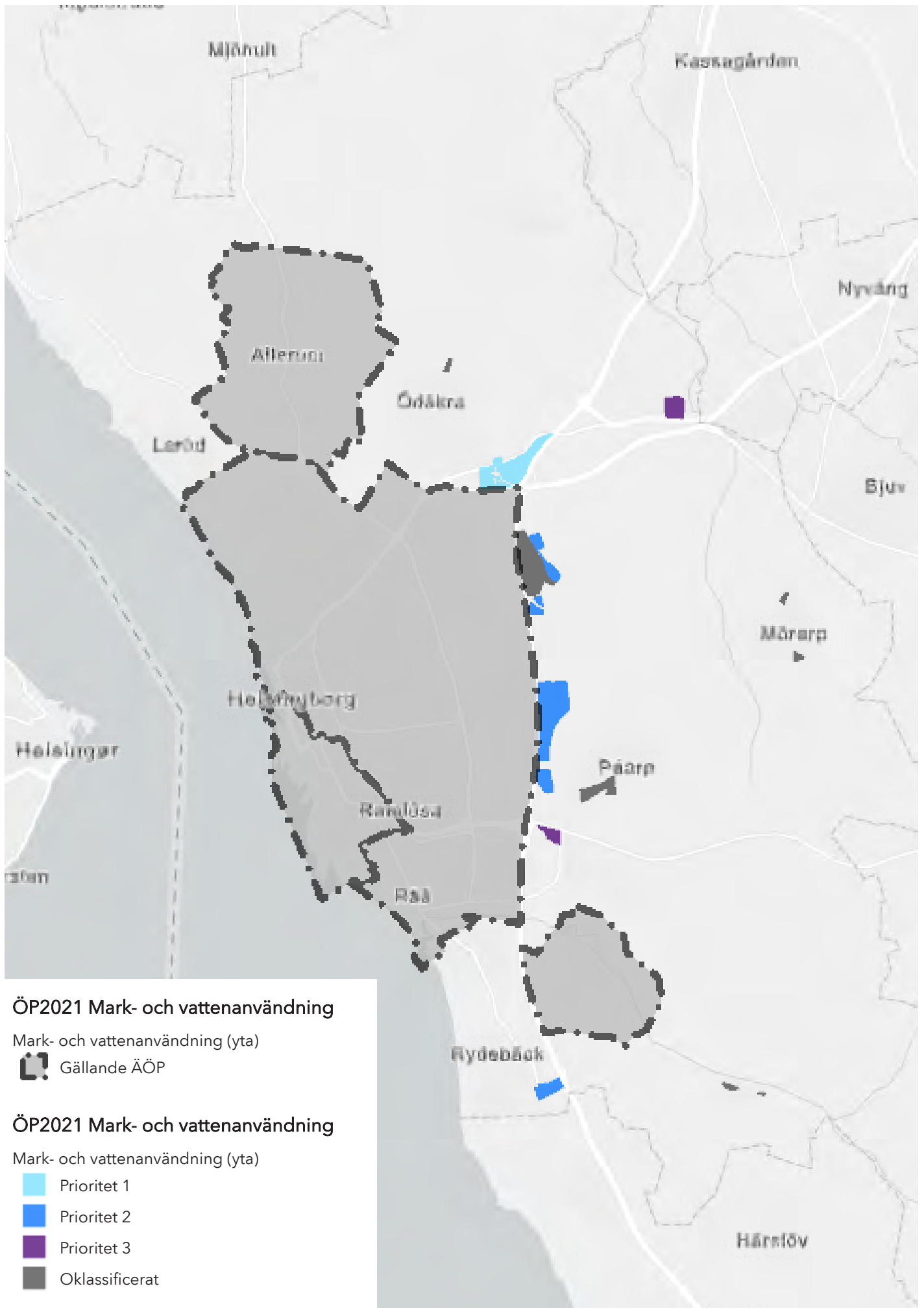
Företagsområden i Påarp, Ödåkra, Mörarp och Rydebäck riktar sig till orternas lokala näringsliv. Det är svårt att bedöma behovet i de specifika orterna. Vi anser därför att det är rimligt att vi har en stor överkapacitet, jämfört med det beräknade behovet, för att ge utrymme för utveckling och stärka attraktiviteten. Vi har inte kunnat tillgodose behovet av verksamhetsmark inom befintlig struktur och därför pekar vi ut nya ytor för verksamheter på jordbruksmark. I det arbetet har vi undersökt vad olika platser har för förutsättningar och värden. I det fortsatta arbetet med detaljplaner kommer tätheten och möjligheter att bygga på höjden att vara viktiga frågor för att hushålla med marken. Vi uppmuntrar en effektiv resurshushållning vid exploatering för att ytterligare hushålla med marken och minska negativ påverkan på klimatet och jordbruket som näringsgren.

Utveckling och förtätning av verksamhetsområden ska ta hänsyn till varje plats unika förutsättningar. Storskaliga byggnader kan framstå som dominanta i landskapet. Det är därför viktigt med variation och att byggnaderna anpassas till landskapsbilden och till sin omgivning både vad gäller placering och utformning. För att i möjligaste mån balansera och säkerställa att utbyggnaden av verksamhetsområdena sker i en önskvärd takt föreslår vi en prioriteringsordning. Den utgår från nu kända förutsättningar och är uppdelad i prioritet 1 till 3 där prioritet 3 är den som exploateras sist. Med prioriteringsordningen vill vi undvika oönskade effekter som en snabb utbyggnad, med flera påbörjade områden samtidigt, kan medföra på exempelvis kulturmiljön eller naturlandskapet. Ambitionen är att prioriteringsordningen också

medför en ökad efterfrågan på att förtäta i befintliga verksamhetsområden. I bedömningen om prioritet har vi bland annat tagit hänsyn till möjligheten att resa hållbart och nyttja befintlig infrastruktur, behovet av omfattande utredningar och möjligheten att ansluta sig till fjärrvärme.

2.4.1.4 Den snabba omvandlingen utmanar och skapar möjligheter

Samtidigt som globaliseringen ökar och den internationella konkurrensen blir tuffare sker en teknisk utveckling. Digitaliseringen innebär en mycket snabb och genomgripande förändring som inte bara påverkar näringslivet. Hela Sveriges välstånd påverkas av förmågan att som samhälle dra nytta av digitaliseringens utvecklings- och förnyelsekraft och förmågan att hantera stora datamängder. Att företag använder digitaliseringens möjligheter och ny teknik är avgörande för en positiv utveckling av näringslivet och för att Helsingborg ska vara en av Europas mest innovativa städer. Den snabba omvandlingen som sker ställer krav på att det finns människor med specialiserad kompetens. Det är en stor utmaning att fånga näringslivets behov av förändrade krav på kompetenser. I Helsingborgs stad behöver vi arbeta på olika sätt för att öka tillgången till specialiserad arbetskraft. Genom att säkerställa att det finns goda kommunikationer skapar vi närhet till andra städer och till arbetskraft med rätt kompetens.



Karta 2.4.1.3 Prioriteringsordning verksamhetsområden.

2.5 Natur och friluftsliv

- Natur och parker ska vara nåbara och ge möjlighet till ett rikt friluftsliv.
- Vi ska arbeta för att grön- och blåstrukturen är sammanhängande och binder samman naturområden och parker.
- Natur och parker ska vara tillräckligt stora och varierade. Vi anlägger ny natur och nya parker i strategiska lägen där det behövs.
- Natur och parker ska vara mångfunktionella, skapa karaktär och bidra till klimatanpassning.
- Grön- och blåstrukturen ska ge goda livsvillkor för ett artrikt växt- och djurliv.
- Vi bevarar de övergripande natur- och kulturstråken genom en restriktiv bebyggelseutveckling i samklang med natur- och kulturmiljövärden.
- Vi ska prioritera åtgärder som förstärker natur- och kulturvärdena inom de övergripande natur- och kulturstråken.
- Vi ska arbeta för en rik biologisk mångfald och en god tillgång till naturupplevelser, friluftsliv och fiske i havet och längs kusten.

2.5.1 Bakgrund

Många av Helsingborgs mest attraktiva besöksmål är parker och naturområden, till exempel Fredriksdals friluftsmuseum och Sofiero slottsträdgård, Landborgen med raviner och kulturparker, Pålsjö skog, Råådalen, Svedberga kulle, stränderna längs Öresund och Skälderviken. Dessa områden uppskattas inte bara av helsingborgarna utan är också av regionalt och nationellt intresse. Flera av Helsingborgs parker är från slutet av 1800-talet och början av 1900-talet och har höga kulturmiljövärden.

Gröna och blå strukturer i staden är en förutsättning för att människor ska ha en god livskvalitet där närhet till park, natur och vatten förbättrar folkhälsan. Att det finns tillgång till grön- och blåstrukturer är viktigt för att en kommun ska vara attraktiv som boende- och etableringsort. Människors intresse för ett aktivt friluftsliv ökar alltmer, samtidigt är Helsingborg en kommun med lite allemansrättsligt tillgänglig mark. Fram till 2050 beräknar vi att befolkningen ska öka till 190 000 invånare, det är därför angeläget att vi utvecklar och utökar den grönbåa strukturen.

Helsingborgs stora andel åkermark ger goda förutsättningar för livsmedelsproduktion, men dominansen av åkermark är en relativt ny företeelse. Sedan 1800-talet har 90 procent av våtmarker, vattendrag, trädmiljöer, ångar och betesmarker försvunnit efter hand som vi har odlat upp, dikat ut

och bebyggt landskapet. Idag är ofta naturmiljöerna små, isolerade och sköts ibland med bristande hänsyn till djur- och växtliv. Förlusten av våtmarker innebär problem med övergödning till vattendrag och hav med algblooming, syrefria bottnar och försämrade livsvillkor för marina arter. Färre våtmarker innebär sämre buffringsförmåga vid skyfall vilket ökar risken för översvämningar. Den stora förändringen av landskapet har påverkat djur och växter negativt och situationen för den biologiska mångfalden är idag allvarlig. Trots att Helsingborgslandskapet endast har mindre delar kvar av sin ursprungliga natur finns det en rik biologisk mångfald. Ådellövskog och andra trädburna områden, våtmarker, ålgräsängar och marina djupbottnar, sandmarker och ogödslade gräsmarker hör till de mest värdefulla miljöerna med omkring 300 noterade rödlistade arter. För att behålla och återfå försvunna arter behöver vi skydda värdefull natur men också återskapa den i strategiska lägen. En mångfunktionell och kvalitativ grön- och blåstruktur ger oss många olika nyttor - rekreation, pedagogik, livsmedelsproduktion, vattenrening och klimatutjämning. Med hjälp av en utvecklad grön- och blåstruktur kan vi uppfylla målen i Livskvalitetsprogrammet, bidra till de nationella miljö kvalitetsmålen och till de globala målen i Agenda 2030. Översiktsplanens utvecklingsstrategi innebär att vi ska förstärka grön- och blåstrukturen i både kvalitet och kvantitet.

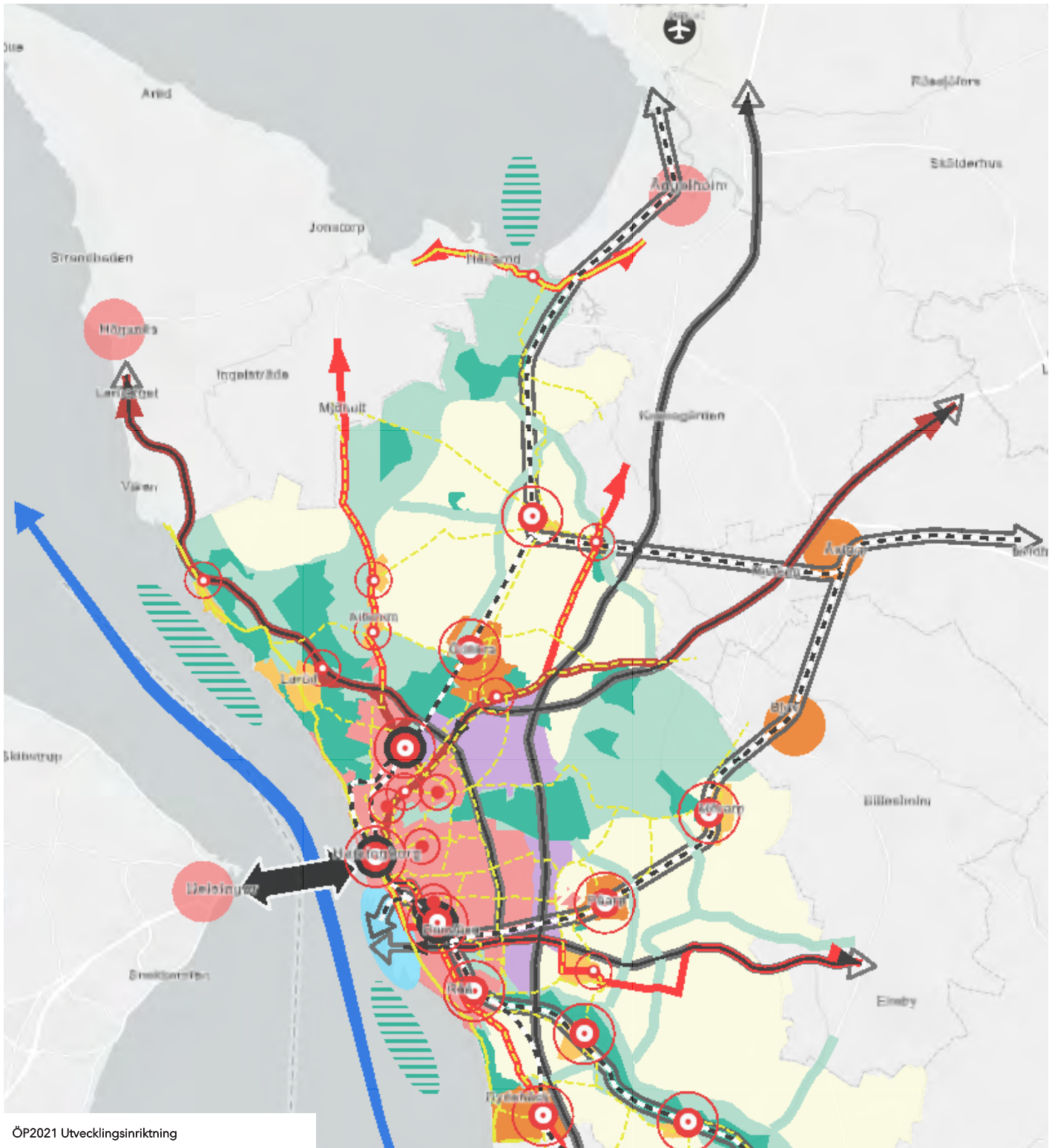
Med blåstruktur avser vi både rinnande och stillastående sötvatten som småvatten, öppna diken och bäckar. Blåstrukturer är även våtmarker som blöta strandzoner utmed vattendrag, kärr och fuktig skog. Dessa är viktiga livsmiljöer i landskapet. I översiktsplanen använder vi benämningarna grön- och blåstruktur samt grönstruktur, den senare kan även inkludera blåstruktur.

2.5.1.1 Sammanhängande grön- och blåstruktur

Vi behöver underlätta för människor att ta sig till grönområden och vattenmiljöer både i tätorter och på landsbygden. Sammanhängande parker och naturområden bidrar dessutom till att växter och djur får ett ökat utbyte och möjligheter att spridas vilket ger ett stabilare bestånd av arter och ekosystem. Gröna stråk bör vara minst 20 meter breda och sammanhängande utan några felande länkar. Öppna vattendrag är en utgångspunkt för sammanhängande gröna stråk.

2.5.1.2 Tillräckligt stor grön- och blåstruktur

Efter hand som befolkningen ökar behöver grön- och blåstrukturer anläggas för att behålla den befintliga andelen av tillgängliga park- och naturområden. Detta arbete behöver ske i betydligt större omfattning och snabbare takt än hittills. För att ett grönområde ska



ÖP2021 Utvecklingsinriktning

Symboler

- Regional buss- eller spårvägsstation
- Flygplats
- Omlastningspunkt för gods
- Stadsdelscentrum
- Tågstation
- Bytespunkt av regional betydelse

Utbyggnadsriktning

- Utbyggnadsinriktning kollektivtrafiknära läge

Infrastruktur

- Järnväg med kollektivtrafik
- Stråk för strukturbildande kollektivtrafik
- Stråk för regionbuss
- Övergripande vägar med nationell och regional betydelse
- Nationell cykelled
- Förbindelse för cykeltrafik

Grönt

- Viktigt samband för natur och friluftsliv

Ytor

- Fast förbindelse Helsingborg-Helsingör
- Förbindelse för sjöfart
- Utvecklingsriktning
- Förbindelse för godstrafik - väg
- Förbindelse för godstrafik - järnväg
- Verksamhetsutveckling
- Regional kärna
- Kommundelscentrum
- Serviceort
- Sammanhängande område för natur och friluftsliv
- Viktig funktion för natur och friluftsliv
- Marin natur
- Hamn
- Landsbygd

Karta 2.5 Natur och friluftsliv.

rymma motion och lek, möten och naturupplevelser behöver det ha en viss storlek. En områdespark bör ha en storlek på minst 5 hektar och en närpark behöver vara minst 1 hektar stor. Ett större naturområde bör vara minst 15 hektar. Ju större grönområdena är desto bättre förutsättningar finns det för en mångfald av djur och växter. Större våtmarker och öppna vattendrag klarar bättre av att hantera översvämningar och torka.

2.5.1.3 Nåbar grönstruktur

Människor använder oftare en tillgänglig grönstruktur vilket kan leda till en bättre folkhälsa. Gångavståndet till en närpark bör vara mindre än 300 meter utan kraftiga barriärer. Gångavståndet till en områdespark bör vara mindre än 500 meter och till ett naturområde bör det vara mindre än 1000 meter. Park och natur bör finnas inom 300 meters gångavstånd från grundskola och förskola för att kunna användas i den vardagliga undervisningen. Parker, grön-blåa stråk och naturområden ska så långt som möjligt vara tillgängliga för olika grupper av människor. Multifunktioner som exempelvis en öppen dagvattenhantering i bebyggelsen kan ha stor betydelse för både upplevelse, biologisk mångfald och klimatanpassning.

2.5.1.4 Varierad, mångfunktionell och karaktärskapande grönstruktur

Vi behöver tillgodose människans behov av att se och uppleva, vila och återhämta sig, leka, lära och utmanas, mötas och umgås, promenera och motionera. Grön- och blåstrukturen ger karaktär och bidrar till en tydligare identitet, vilket liksom kulturmiljövärdena ökar attraktiviteten och människors medvetenhet om en plats historia. Varierade parker och naturområden gynnar en biologisk mångfald som är livskraftig och rik på arter. Grönstrukturen kan om den är rätt utformad bidra till klimatanpassning genom att buffra och rena vatten samt kyla vid värmeböljor. Att säkerställa lummighet med träd och buskar är särskilt viktigt i samband med att vi förnyar och förtätar stadsbebyggelsen.

2.5.1.5 Övergripande natur- och kulturstråk

Det finns tre viktiga övergripande natur- och kulturstråk i Helsingborg. Inom dessa finns de flesta värdefulla och intressanta natur- och kulturmiljöer i Helsingborg, vilket gör att de bör vidareutvecklas. Genom sin varierande miljö, och graden av obebyggd yta, bidrar stråken till en varierad produktion av ekosystemtjänster och motståndskraft i miljön. Flertalet av de biologiska värdekärnorna är koncentrerade till dessa områden och de har en avgörande betydelse för den biologiska mångfalden på landskapsnivå.

Det är angeläget att vi behåller förutsättningarna för livsmedelsproduktionen i Helsingborg som till

stora delar sker på högklassig åkermark. Inom de övergripande stråken föreslår vi att delar av åkermarken omvandlas till natur. Motiven för detta är att undvika ytterligare förluster av växt- och djurarter, att skapa stabilare ekosystem - vilket även gynnar jordbruket, men också för att öka andelen allemansrättsligt tillgänglig mark. Med längre sammanhängande landskapsområden som förblir oexploaterade kan helsingborgarna få tillgång till grönområden oavsett om man bor i tät stadsmiljö eller i byarna på landsbygden.

Landborgens – Skälderviken

Landborgens markanta brant avgränsar i väster mot Öresund. Här ingår slotts- och herrgårdslandskap, småskalighet med lövdungar, våtmarker, trädbevuxna rågångar samt märkegravar, i en bygd som i övrigt domineras av jordbruket. Pålsjö slott, Sofiero slott, Kulla Gunnarstorps och Kristinelunds storgods med parker har mycket höga kulturvärden. Norrut finns Utvålinge vid Skäldervikens flacka kust och på vägen ligger Hjälmskults kungsgård, Svedberga kulle och Stureholms gods med värdefulla omgivningar.

Vasatorpsstråket

Från centrala Helsingborg och Slottshagen sträcker sig stråket som fortsätter österut och har förutsättningar att på sikt utvecklas mot Söderåsen. Barnens skog och Bruces skog vid Vasatorp utvecklas vidare genom nyplanteringar, betesdrift och stigar. I detta område finns även slottslandskapet vid Rosendal och dess renässansanläggning. Vid Marielunds gård och Rosenlund finns herrgårdsmiljöer.

Råådalen och Öresundskusten

Råådalen kontrasterar starkt mot det omgivande flacka åkerlandskapet. Här finns höga värden för natur, kultur och friluftslivet som är koncentrerade till dalgången. Söderut längs Öresundskusten vid Örby ängar och Rydebäck finns ännu oexploaterad kust med höga biologiska och rekreativa värden. Här finns även det viktiga Örbyfältets dricksvattentäkt som buffrar dricksvatten till flera kommuner i Nordvästskåne.

2.5.1.6 Helsingborgs hav och kustområde

Helsingborgs identitet är starkt kopplad till Öresund. Havet utgör 20 procent av Helsingborgs yta och en viktig naturtillgång i en stad som i övrigt har lite allemansrättslig mark. Kusten erbjuder rekreation och friluftsliv i olika former, till exempel kajakpaddling, surfing, båtliv, vandring, bad, sportfiske och fågelskådning. I Helsingborg finns också tre kallbadhus med en uppskattad badkultur året runt. Dessa upplevelsemöjligheter är viktiga för turistnäringen. Rekreation och turism är exempel på kulturella ekosystemtjänster som havet ger oss.

Fiske är exempel på försörjande ekosystemtjänster. För att havet ska kunna ge oss dessa tjänster måste vi säkerställa grundläggande funktioner som att omsätta näringsämnen. En förutsättning för detta är friska livsmiljöer med dynamiska näringsvävar och biologisk mångfald. Det sammanlagda ekonomiska värdet som havet bidrar med till Helsingborg är betydande.

Öresund är en unik marin miljö som förbinder två hav, Kattegatt och Östersjön. De olika djup-, ström- och saltförhållandena utanför Helsingborgs Öresundskust gör att området är artrikt med mer än 1500 djur- och växtarter. Här finns varierade djupbottnar samt grunda bottenmiljöer med ålgräsängar och tångskogar. Vi har inrättat två marina reservat för att skydda kärnområden med en hög biologisk mångfald som är hem för hotade arter som hästmusslan och småfläckig rödhaj.

I norra Helsingborg finns Vegeåns mynning som är en del av Skälderviken. Denna del är en marin miljö som präglas av utflödande sötvatten från Rönneå och Vegeå, ett så kallat estuarie. Vegeåns mynning är mycket produktiv, och är ett så kallat Natura 2000- och RAMSAR-område. I Helsingborgs havsområde har flera arter sin sydligaste respektive nordligaste utbredningsgräns i Sverige vilket gör området mycket unikt och känsligt.

Enligt EU:s vattendirektiv ska varje nation vidta åtgärder för att uppnå god ekologisk och kemisk status i yt- och grundvatten. Rådande status får inte heller försämrats. Helsingborgs kustvatten har klassats som måttlig till god ekologisk status, men uppnår ej god kemisk status. Enligt förslag till nya miljökvalitetsnormer, som Vattendelationen tar beslut om i december 2021, ska Helsingborgs kustvatten uppnå god ekologisk och kemisk status senast 2027, med undantag för kustvattenförekomsten Helsingborgsområdet som ska uppnå måttlig ekologisk status 2027.

Öresund är som smalast mellan Helsingborg och Helsingör där bredden är 3,5 kilometer. Det är ett av världens mest trafiktäta sund och hamnverksamheten är betydelsefull. Området omfattas av riksintresse för hamn och sjöfart. För att möjliggöra en utveckling av såväl hamnen som den centrala staden har frågan om en hamnflytt aktualiserats. En ny hamnlokalisering utreds inom ramen för den ändring av översiktsplanen för södra staden som påbörjades under 2021. Sjöfarten orsakar utsläpp till luft och vattenmiljön men också undervattensbuller som kan påverka djurlivet negativt. Havsmiljön berörs även av utredningar kring en framtida fast förbindelse för bil och järnväg mellan Helsingör och Helsingborg. Vid en hamnflytt och kommande HH-koppling behöver hänsyn tas till de höga

naturvärdena i området och eventuella konsekvenser på dessa utredas.

Reningsverket, en rad industrier och en stor del av stadens dagvatten belastar Öresund. Helsingborgs kustkontrollprogram visar att sedimenten kring tätorten har kraftigt förhöjda tungmetaller. Även det organiska miljögiftet PCB förekommer i måttligt höga halter jämfört med områden som är opåverkade. Detta påverkar djur- och växtlivet negativt. Utvecklingsinriktningen för grön- och blåstrukturen på land kan minska tillförseln av näringsämnen och föroreningar till havet vilket kommer att förbättra statusen i sundet.

2.5.1.7 Bevara och stärka havets och kustens naturvärden

Exploatering påverkar grunda bottenar och är en fråga som är viktig att bevaka för att undvika fortsatt negativ påverkan. De kustnära områdena är de mest produktiva platserna i haven och kallas ofta för havens barnkammare och skafferier. Ålgräs och makroalger dämpar även kusterosionen och står för en stor kolinlagring från atmosfären. I dag är 42 procent av Skånes kust exploaterad inom en 100 meters radie från strandlinjen. Fokus för havet i ÖP 2021 är att skydda viktiga stränder och havsmiljöer från exploatering. Det handlar om vegetationsklädda bottenar med ålgräs och makroalger men även djupa bottenar och deras djursamhällen då de är födosöksplats för vuxen fisk samt lekstränder för bland annat torsk.

Genom att skydda dessa värden säkerställer vi att invånarna får en fortsatt tillgång till kusten och havets rekreativa och hälsofrämjande värden. Skyddet säkrar även förutsättningar för fiske och turism. En hög biologisk mångfald skapar motståndskraft i näringsväven och gör den bättre rustad att möta framtida utmaningar så som klimatförändringar.

2.5.1.8 Nationell havsplan

I Sverige har vi införlivat EU:s ramdirektiv om havsplanering i svensk lagstiftning genom miljöbalken och havsplaneringsförordningen. Helsingborg är en del av Östersjöns havsplan. Förslaget till planerna har lämnats till regeringen vid årsskiftet 2019/2020. Senast 2021 ska alla medlemsnationer ha en antagen nationell havsplan.

I Helsingborg börjar den nationella havsplanen en nautisk mil (1852 meter) från kusten och sträcker sig till den danska gränsen. Därmed kommer kommunens planering av havet längs Öresundskusten att överlappa den nationella havsplanen. Helsingborgs förslag i ÖP 2021 stämmer överens med det nationella förslaget.

2.6 Kulturmiljö

- Helsingborgs värdefulla kulturmiljöer är resurser som används för att skapa en attraktiv plats, all planering och förändring grundar sig i en helhetssyn på bebyggelse och kulturlandskap.
- Vi utgår från varje plats unika förutsättningar vid planering och utveckling, och genom att engagera våra invånare i kulturmiljöfrågor stärks känslan av tillhörighet.
- Vi tillvaratar strukturer och spår i kulturlandskapet, såsom äldre vägnät, allé- och hägnadssystem, samt spår från äldre tiders brukande av hav och kuststräckor, och låter dem vara läsbara även när förändringar sker för att underlätta den historiska förståelsen och bibehålla bygdens identitet.
- Vi värnar våra kulturmiljöer på landsbygden genom generella riktlinjer och skyddar ett urval av dem med särskilt höga kulturvärden genom områdesbestämmelser.
- Vi värnar landskapliga mellanrum längs kusten och bevarar siktlinjer mot havet.
- Vi verkar för att ge byggnader och miljöer som tappat sin ursprungliga funktion en ny användning och bevarar därigenom kulturvärden.
- Vi värnar spår som berättar om äldre tiders brukande av hav och kuststräckor eftersom de är grundläggande för att förstå Helsingborgs framväxt.
- Vyn från sundet in mot land ska även fortsatt präglas av Kärnan som landmärke.
- Vi värnar spår och kopplingar från viktiga utvecklingskedan och verkar för att dessa ska vara läsbara.
- Vi ska kontinuerligt uppdatera och ta fram nya bevarandeprogram för kulturhistoriskt värdefull bebyggelse och miljöer för att sprida kunskap om och väcka intresse för dessa.
- Vi utgår från varje plats unika förutsättningar i kommande planering för att stärka platsens identitet.
- Vi stärker kulturmiljövärden genom att bevara bymiljöernas byggnadsskick samt genom att fortsätta följa upp värdefulla miljöer med planskydd i planarbeten.
- Vi ska bevara de övergripande natur- och kulturstråken genom restriktiv bebyggelseutveckling i samklang med natur- och kulturmiljövärden. Vi ska prioritera åtgärder som förstärker värdena inom dessa stråk.

2.6.1 Bakgrund

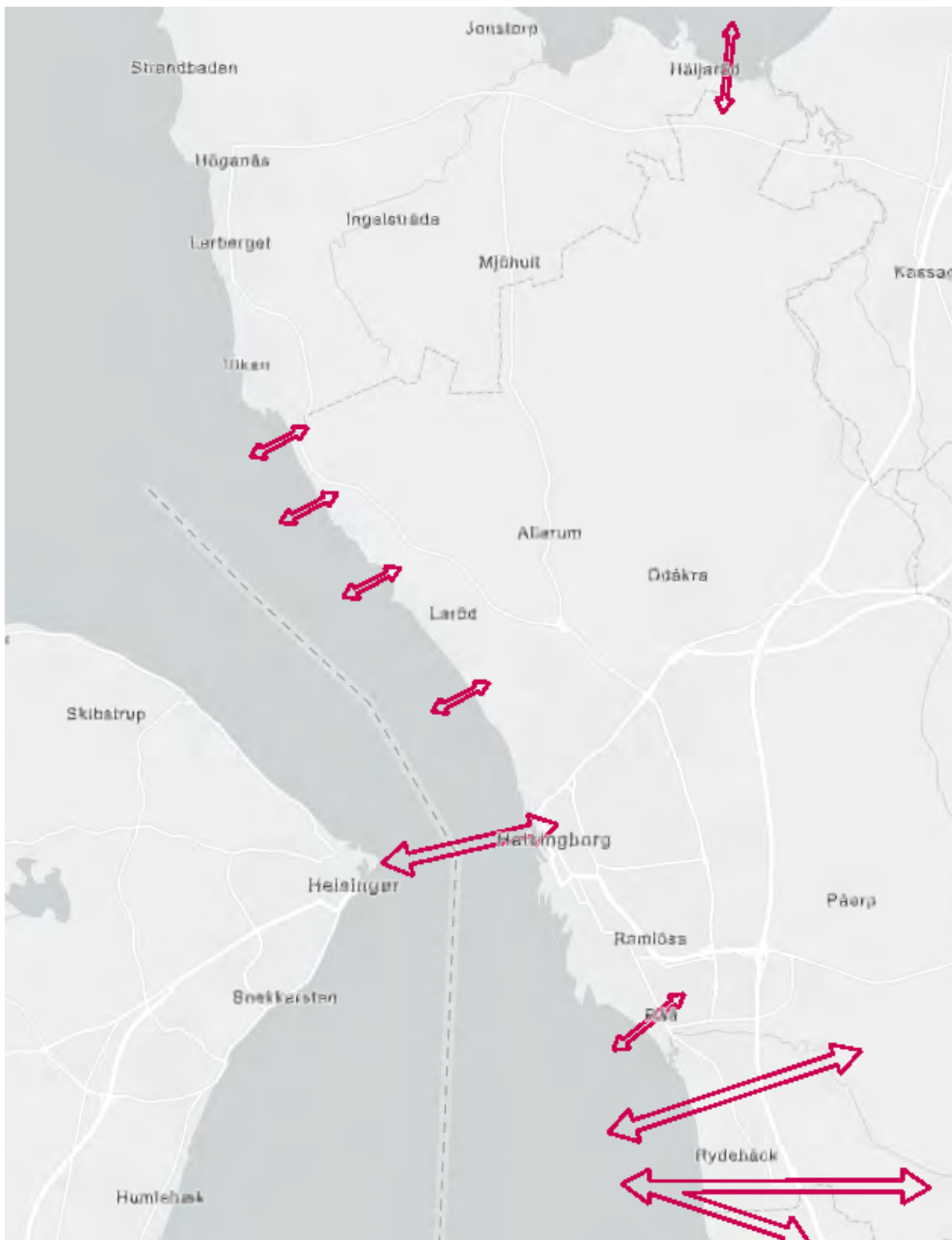
Kultur och våra kulturmiljöer är grunden till Helsingborgs identitet och avgörande för attraktiviteten, något som är av stor vikt för både invånare och besökare. Det finns en stor bredd av miljöer och byggnader med höga kulturvärden som vittnar om Helsingborgs framväxt, inte minst läget vid sundet har präglat Helsingborgs historia och utveckling. Havet är centralt för att förstå sammanhangen oavsett om det gäller stenåldersboplatser, medeltida handelsvägar, försvarsanläggningar, industrialismens och hamnarnas utveckling under 1800-talet eller turism och färjetrafik under 1900-talet. Sundets viktiga roll som kommunikationsled och gräns visar sig på flera sätt.

Våra kulturmiljöer inrymmer allt ifrån monumentala slottslandskap och bruksmiljöer till arbetarbostäder, industrimiljöer och offentliga byggnader. Det kustnära kulturarvet innefattar till exempel äldre fiskelägen, sandstensbrytning, tånggrätter och betade strandängar.

Att behålla Helsingborgs koppling till havet är viktigt för att förstå historien, både i staden och i den kustnära landsbygden. Lika viktig som utsikten från land mot sundet är vyn från sundet in mot land, där mellanrum mellan byar och obrutna kustnära ytor kan vara centrala i förståelsen för Helsingborgs historia. Vi måste framhålla Kärnans dominans i stadens siluett, och siktlinjer mellan Kärnan och Kronborg i Helsingör.


Siktlinjer och vyer är också av stor betydelse för landsbygden inåt land, för att man ska förstå kopplingar mellan godsens, arbetarbostäder och det tillhörande odlingslandskapet. Bondgårdar som visar på en kontinuitet med samma gårdsläge sedan flera hundra år tillbaka behöver också bevaras med tillhörande kulturelement och landskapsavsnitt för att bidra till människors känsla av att vara en del i det historiska skeendet.

En mångfald av kulturmiljöer och berättelser, från dåtid till nutid, skapar en läsbar omgivning som bidrar till människors känsla av tillhörighet och lägger grunden för en social hållbarhet. Genom att hitta nya funktioner i äldre bebyggelse och därigenom möjliggöra att de bevaras, blir kulturmiljö en drivkraft för en hållbar utveckling inte bara utifrån identitetsaspekten utan även med avseende på återbruk av material och strukturer. Genom berättelserna kan man synliggöra olika perspektiv på de byggda miljöerna, vilken betydelse de haft och har för stadens invånare. I våra kulturmiljöer ingår materiella som immateriella värden, och de är grunden till Helsingborgs identitet.



ÖP2021 Utvecklingsinriktning

Kulturmiljö

 Viktiga siktlinjer mellan land och hav

Karta 2.6 Kulturmiljö.

I bevarandeprogram och kulturmiljöprogram lyfter man fram värdefulla kulturmiljöer, men för att säkerställa att byggnader med höga kulturvärden bevaras kan det krävas juridiskt gällande skydd i detaljplaner eller områdesbestämmelser. Det kan innebära behov av att ta fram varsamhetsbestämmelser, utöka bygglovsplikten med mera.

2.6.1.1 Konst och kultur

Konst och kultur är värdefulla för människors upplevelser och bidrar till både kunskaper och nya perspektiv. Det offentliga rummet inrymmer flera kulturdimensioner. Stadens offentliga rum är kulturupplevelser i sig genom att vara byggda och anlagda miljöer som representerar väsentliga delar av Helsingborgs kulturarv med arkitektur från varierande epoker liksom offentlig konst som kan upplevas fritt. De gröna rummen och övriga stadsmiljöer är starka resurser att utveckla vidare på vägen mot ett hållbart samhälle. Genom att skapa rekreatiomsområden kring den tätbebyggda staden ger vi fler invånare tillgång till kulturlandskapet. Detta bidrar till att skapa levande livsmiljöer med en mångfald av olika kulturvärden. Kulturen i vidare bemärkelse som innefattar bland annat kulturarv, kulturmiljöer och olika konstarter ska bestå av många aktörer och vara tillgänglig där människor vistas och bor.

Konst och kultur kan fungera sammanhållande i samhället men möjliggör också nya perspektiv, utmanar det invanda och får människor att tänka nytt samt omforma utvecklingen i riktning mot hållbarhet. Kulturen är ett verktyg för demokrati som erbjuder mötesplatser för invånare där det demokratiska samtalet kan ta plats.

Kultur och kulturarv kan bidra till integration genom att utgöra såväl medel som mål i dialogen mellan nya och gamla invånare. Det materiella kulturarvet är en kulturform som möter invånarna i deras vardag och bidrar till Helsingborgs karaktärsdrag och identitet, i såväl den tätbebyggda staden, som i byar och på landsbygden, nu och i framtiden.

De offentliga rummen och platserna underlättar möten mellan människor samt planerade eller spontana kulturaktiviteter. Om människor får ett ökat nyttjande av offentliga rum kan det också skapa förutsättningar till trygghet och hemkänsla. Livsmiljön är därmed också en resurs för att bygga framtidens hållbara samhälle. En god fysisk tillgänglighet till exempelvis rekreation i kulturlandskapet samt funktionella lokaler, platser eller arenor gör att människor får möjlighet att vara delaktiga, arrangera och skapa kultur. I en sammanhållen stad finns det förutsättningar för varje

person att vara representerad och delaktig, som publik och medskapare.

2.6.1.2 Materiella och immateriella kulturvärden

I fysisk planering som grundar sig i en helhetssyn på bebyggelse och kulturlandskap, kan såväl materiella som immateriella kulturvärden få betydelse. Under processen med översiktsplanen har vi testat en metod för att få ökad kunskap om invånarnas relation till sin ort genom att ta vara på deras berättelser och minnen, det vill säga immateriella värden som komplement till materiella värden som finns på en plats. Vi dokumenterade invånarnas egna berättelser och minnen i våra samtalsgrupper för att använda som ett av flera underlag när orterna ska utvecklas på olika sätt. Det kan förhoppningsvis ge oss en bättre bild av vilken betydelse som platsers identitet har för människor som bor i området. Läs mer i avsnitt 8 Dialog.

Människor utvecklar och brukar platser på olika sätt vilket skapar både materiella och immateriella "lämningar" som blir betydelsefulla för en stad och dess invånare. De får ett kulturellt värde som visar på dess historiska betydelse, men som också skulle kunna få betydelse för hur platsen ska utvecklas i framtiden. Materiella kulturvärden kan utgöras av byggnader, delar eller rester av byggnader, offentlig konst, gårdesgårdar, vägnät, parker, minnesmärken och liknande fysiska spår i stadsbild och i landskap. Immateriella kulturvärden verkar ofta mer osynliga, då de bygger på människors och minnen och berättelser, både individuella och kollektiva. De kan handla om vardagliga aktiviteter, händelser och annat som har fått olika betydelse för den enskilda människan eller för bygden. Dessa minnen och berättelser får ofta en identitetsbärande funktion för både platsen och dess invånare eftersom de ofta kan vara bundna till platsen där de har utspelats. När vi utgår ifrån platsens unika förutsättningar i planeringen kan vi stärka invånarnas känsla av tillhörighet genom att engagera dem i kulturmiljöfrågor. Ett sätt kan vara att till exempel undersöka vilka immateriella värden som finns i deras berättelser.

2.6.1.3 Bevarandeprogram

Vi lyfter fram värdefulla kulturmiljöer i bevarandeprogram, men för att säkerställa att byggnader med höga kulturvärden bevaras kan det krävas juridiskt gällande skydd i detaljplaner eller områdesbestämmelser. Det kan innebära behov av varsamhetsbestämmelser, utökning av bygglovsplikten med mera.

I bevarandeprogrammen beskriver vi kulturhistoriska och arkitektoniska värden vilket bidrar till att öka kunskapen om och förståelsen för vår byggda miljö.

En ökad förståelse ger ett ökat engagemang och bättre förutsättningar för att utveckla och bevara våra kulturmiljöer.

I ÖP2021 bedömer vi att översiktsplanens förslag kan påverka vissa av de inventerade byarna, i synnerhet Ödåkra, Fleninge, Bårslöv och Påarp. I den kommande planeringen är det därför viktigt att göra platsanalyser utifrån varje plats unika förutsättningar samt materiella och immateriella kulturvärden för att göra en noggrann avvägning gällande placering, avgränsning och utformning. Det är också viktigt att se till den kumulativa effekten av flera förtätningsprojekt tillsammans, och inte enbart göra enskilda bedömningar. Genom att fortsätta ta fram nya bevarandeprogram och utgå från dessa i kommande planering kan vi stärka kulturvärdena. Även inom de utpekade övergripande natur- och kulturmiljöstråken finns höga kulturmiljövärden som staden värnar. Läs mer under avsnitt 2.5 Natur och friluftsliv.

En mångfald av kulturmiljöer och berättelser, från dåtid till nutid, skapar en läsbar omgivning som bidrar till människors känsla av tillhörighet och lägger grunden för en social hållbarhet. Genom att hitta nya funktioner i äldre bebyggelse och därigenom göra det möjligt att dessa bevaras, blir kulturmiljö en drivkraft för en hållbar utveckling inte bara utifrån identitetsaspekten utan även för att kunna återbruka material och strukturer.

Helsingborg är en stad som är rik på fornlämningar, både synliga ovan mark och dolda under mark och vatten. Enligt kulturmiljölagen är det förbjudet att utan tillstånd rubba, ta bort eller på annat sätt ändra eller skada en fast fornlämning.

2.7 Klimatpåverkan och utsläpp av växthusgaser

- Vi ska arbeta i enlighet med Helsingborgs klimat- och energiplan.
- Genom hållbar planering ska vi verka för att begränsa den globala uppvärmningen till 1,5 grader.

2.7.1 Bakgrund

Den globala uppvärmningen påverkar sättet vi behöver planera och bygga vårt samhälle på. Vi måste redan nu ta höjd för varmare och torra somrar, mer intensiva skyfall, blötare vintrar och höjda havsnivåer. Kunskap om processer och återkopplingar mellan klimat och markanvändning, beteenden och utsläpp av fossila bränslen är nödvändig när vi planerar för utveckling av stad och land.

De kommande åren är avgörande för om vi ska lyckas begränsa vår klimatpåverkan. Vi vet att konsekvenserna blir större i takt med att den globala uppvärmningen ökar, därför ska vi arbeta för att begränsa den globala uppvärmningen till 1,5 grader. Vi gör det genom klimat- och energiplanen där det finns tidsangivna mål. Senast 2035 ska Helsingborgs stad ha netto-noll utsläpp av växthusgaser till atmosfären. Detta innebär att alla samhällssektorer måste minska sina utsläpp. Samhällsbyggande i sig innebär stora utsläpp i samband med framför allt val av material och transporter. Här spelar våra mål och ambitioner en stor roll eftersom vi då kan styra inriktningen mot en cirkulär omställning av samhällsbyggandet. Genom effektiv markanvändning skapar vi förutsättningar att nå våra mål.

Helsingborgs klimat- och energiplan 2018-2024, anger ambitiösa mål för hur vi ska medverka till att motverka klimatkrisen, bland annat att:

- Vi ska ha netto noll-utsläpp till år 2035 (Här räknas bara de utsläpp som sker inom kommungränsen, utsläpp som är producerade utanför kommungränsen, som uppkommer av att tillverka till exempel energi, mat och förbrukningsvaror räknas inte).
- Bryta beroendet av fossila bränslen inom transportsektorn och öka andelen hållbara resor och transporter.
- De totala konsumtionsbaserade utsläppen av växthusgaser har minskat till en hållbar nivå på 1-2 ton per invånare och år senast år 2045.
- Öka inlagringen av koldioxid i mark och vegetation.

Översiktsplanen ger möjlighet till minskad klimatpåverkan genom smartare infrastruktur, mångfunktionella lösningar och vägledningar för hållbar stadsplanering. Vi ger möjlighet till mer plats för grönska. Grönska tar upp koldioxid samtidigt som den ger ett mer robust samhälle. I ÖP 2021 skapar vi förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik. Vi lokaliserar nya verksamheter och ny sammanhängande bostadsbebyggelse i områden där det finns goda kollektivtrafikförbindelser för att minska beroendet av bilar. Vårt bidrag gör att mer kol binds i marken och färre växthusgaser tillförs i atmosfären. Läs gärna klimat- och energiplanen i sin helhet på vår hemsida.

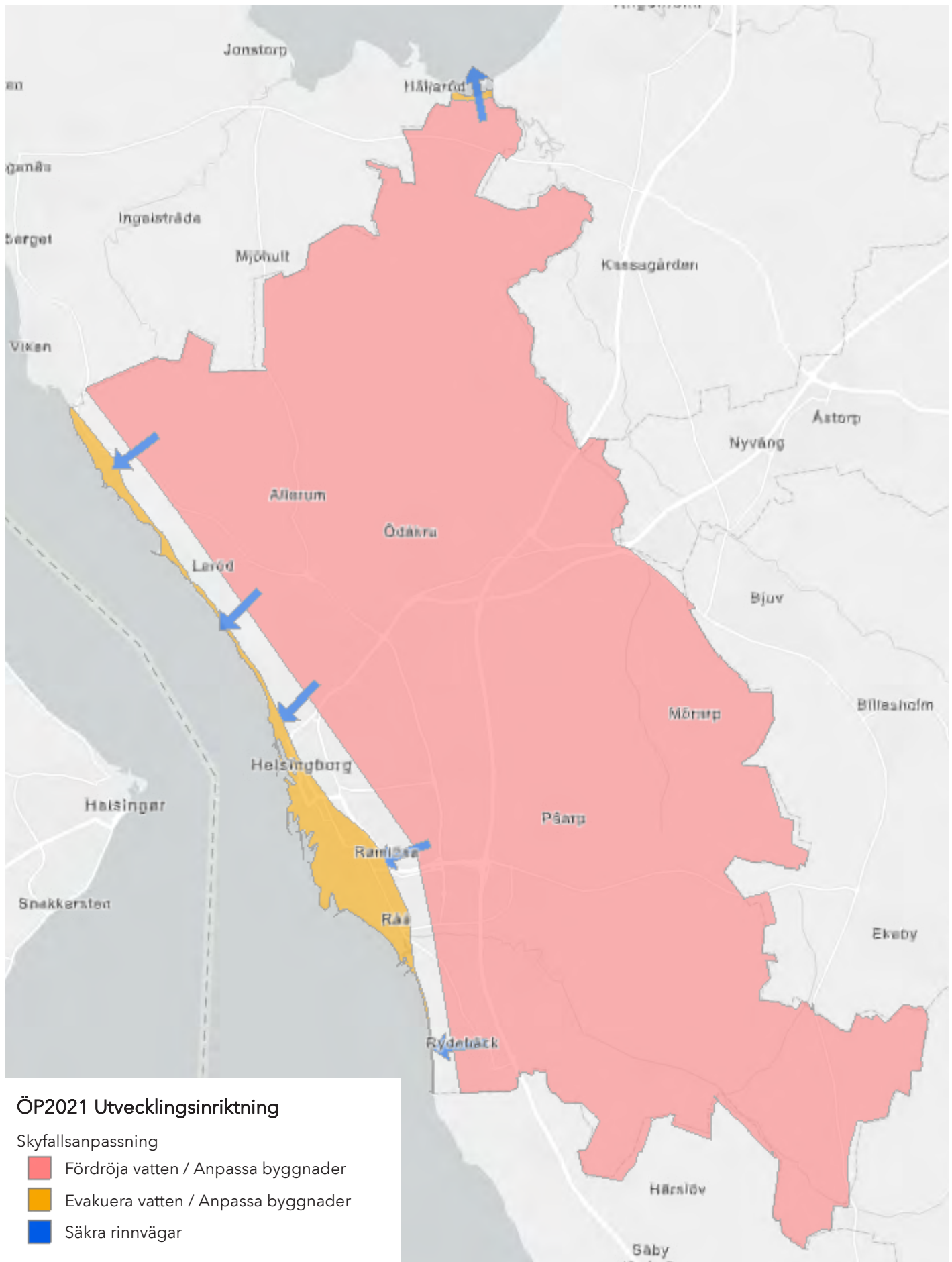


2.8 Klimatanpassning

- Vi prioriterar de åtgärder som krävs för att skydda samhällsviktiga anläggningar samt människors liv och hälsa vid skyfall och hög havsnivå.
- All ny bebyggelse ska dimensioneras för en havsnivå på +3,5 meter. För samhällsviktiga anläggningar är denna nivå +4 meter.
- Vi ska sträva efter naturbaserade och mångfunktionella erosionskydd. Dessa skydd ska utformas med hänsyn till natur- och kulturmiljöer.
- Översvämningsrisk vid skyfall och höga flöden ska beaktas vid all ny planering och vid alla ändringar i befintlig bebyggelse. Ny sammanhängande bostadsbebyggelse, ny mångfunktionell bebyggelse och nya verksamheter ska vara anpassad och utformad för att kunna hantera ett 100-årsregn med klimatfaktor.
- All planering ska utgå från ett avrinningsperspektiv och sträva efter att förbättra lågvattensituationen nedströms samt värna den naturliga hydrologin. Vattnets rinnvägar ska inte hindras.
- Skyfalls- och dagvattenåtgärder, såväl i liten som större skala, ska i första hand genomföras ovan mark. Mångfunktionella lösningar med hög hänsyn till biologiska och rekreativa värden ska eftersträvas genom förvaltningsövergripande samarbete inom staden.
- När vi omgestaltar eller förtätar i redan bebyggd miljö ska vi minska belastning på dagvattenssystemet genom att i första hand tillämpa lösningar ovan mark, så kallad trög avledning.
- När vi planerar nära vatten ska vattendragets utbredning vid det beräknade högsta flödet vara dimensionerande. Vi ska dock alltid tillämpa ett respektavstånd på minst 10 meter vid planering intill vattendrag.
- Vid kommande lämplighetsprövningar ska vi beakta effekter av klimatförändringar fram till år 2100.
- Vi tar fram en handlingsplan för klimatanpassning med prioriterade åtgärder för hur Helsingborg ska anpassas till ett förändrat klimat.

2.8.1 Bakgrund

Ställningstaganden i utvecklingsinriktningen gäller för hela kommunen förutsatt att följande gällande ÖP-dokument, FÖP H+, Stadsplan 2017, ÄÖP Gantofta och ÄÖP Allerum-Hjälmskult, inte tar ställning i frågan. I avsnitt 6.1 Anpassning till ett förändrat klimat, finns geografiska ställningstaganden för hur vi ska anpassa staden till ett förändrat klimat.



Karta 2.8 Klimatanpassning.

2.8.1.1 Gör plats för vatten!

De största förändringarna i klimatsystemet jämfört med idag kommer sannolikt att inträffa efter 2050. Men vi märker redan idag klimatförändringarna genom kraftigare regn och varmare somrar. I ÖP 2021 styr vi utvecklingen mot ett Helsingborg som står mer robust mot de väderextremer som ett varmare klimat för med sig med ambitionen att vi ska påverka jordbruk, infrastruktur, ekosystem och näringsliv i så liten negativ grad som möjligt. Vatten har en central roll för att minska konsekvenserna av klimatförändringar samt verka för att få ett ekosystem som är i balans – därför ska vi göra plats för vattnet! Vår planeringshorisont för att klimatanpassa Helsingborgs stad är år 2100, eftersom tillgängliga klimatscenarier efter denna tidshorisont anses för vaga för att användas som planeringsunderlag.

Vi planerar för att år 2022 anta en Handlingsplan för klimatanpassning med prioriterade åtgärder i tid och rum för att hantera stigande havsnivåer, skyfall, stormar, erosion och värmeböljor. Handlingsplanen bygger vidare på de strategiska ställningstaganden som presenteras i ÖP 2021 och som ligger till grund för all planering.

2.8.1.2 Havet stiger

Helsingborg ligger utsträckt mot havet vilket i de flesta fall är en stor tillgång. Med hänsyn till stigande havsnivåer innebär det också en del utmaningar. För att skydda viktig infrastruktur, natur- och rekreationsområden samt bebyggelse behöver vi därför en strategi för hur vi ska hantera konsekvenser av stigande havsnivåer på kort och lång sikt. Översiktsplanen sträcker sig fram till 2050 men för kuststräckan är vår planeringshorisont år 2100. Den strategi som vi väljer för klimatanpassning är en avvägning mellan risken för översvämning, konsekvenserna av översvämning samt åtgärdens konsekvenser och kostnad. Eftersom markanvändningen i ÖP 2021 inte innefattar hela kommunens yta kommer vi istället att ta ett helhetsgrepp som omfattar hela kommunen i vår kommande Handlingsplan för klimatanpassning. Vi prioriterar de åtgärder som krävs för att skydda samhällsviktiga anläggningar samt människors liv och hälsa mot översvämning vid hög havsnivå och stormar. Helsingborg C och Råå är prioriterade områden.

Generellt sett finns det tre kategorier av kustskydd; försvar, attack och reträtt. Försvar innebär att vi hindrar vattnet från att komma in i staden. Murar och slussportar är exempel på försvar. Attack innebär att vi bygger skydd ut mot havet, till exempel genom vallar som sträcker sig ut från kustlinjen eller genom konstgjorda öar, vilket minskar vågornas kraft och skyddar bakomliggande bebyggelse. En annan metod är

att flytta viktiga funktioner eller bebyggelse som hotas av översvämning, alternativt att låta vattnet stiga utan åtgärd. Detta kallas reträtt. I Helsingborg är det främst attack och försvar som vi hitintills har använt för att skydda vår kust.

Kusterosion är idag ett problem på flera håll i Skåne, där stränder minskar eller försvinner på grund av stigande havsnivåer. Situationen kommer att förvärras i takt med att havet stiger. Detta kommer att innebära en risk för bebyggelse, infrastruktur och naturområden som idag ligger längs kusten. En höjning av medelvattennivån kommer att innebära en ökad erosion. Eftersom hårda erosionskydd som så kallade hövder, murar och stenskoning ofta förflyttar erosionsproblematiken ska vi sträva efter erosionskydd som är naturbaserade och mångfunktionella och tar hänsyn till befintliga natur- och kulturmiljöer. Se vidare under kommunala hänsynsområden, avsnitt 6.1 hur kommunen hanterar stigande havsnivåer och erosionsproblematik.

Mellan år 2018-2022 pågår ett EU-projekt, LIFE CoastAdapt, som syftar till att minska kusterosion genom naturbaserade lösningar. I Helsingborg testar vi bland annat att plantera vattenväxten ålgräs för att etablera nya ålgräsängar, gräva bort invasiva arter, etablera naturliga sandfångare för att skapa nya sanddyner, genomföra strandfodring samt ta bort hårda strukturer. Vi kommer att göra kontinuerliga uppföljningar löpande även efter projektets slut. Utfallet av dessa försök kommer att avgöra inriktningen för det fortsatta arbetet med att skydda vår kust.

2.8.1.3 Ökade skyfall

Ökade utsläpp av växthusgaser leder till en varmare atmosfär, vilket i sin tur gör att luften kan hålla mer vattenånga. Mer vatten i luften leder till en ökad frekvens av kraftiga skyfall och höga flöden. Skyfall och höga flöden kan orsaka översvämningar med stora kostnader som följd. Med skyfall menas stora mängder regn som faller på kort tid. I planeringssammanhang pratar vi ofta om så kallade 100-årsregn. Ett 100-årsregn är ett regn som är så pass stort att det statistiskt sett bara återkommer vart hundra år. Det är viktigt att komma ihåg att benämningen bara syftar till regnets storlek, ett 100-års regn kan komma när som helst och flera år i rad. På grund av klimatförändringarna så kommer Helsingborg att få blötare vintrar och mer kraftiga skyfall på sommaren. Det som vi idag betraktar som ett ovanligt kraftigt regn kommer alltså att betraktas som vanliga regn i framtiden.

En hårdgjord yta påverkar avrinningen genom att en större andel av nederbörden rinner av på ytan, med snabbare flödestoppar som följd. Avrinning

från hårdgjorda ytor när förr eller senare en naturlig recipient, det vill säga en mottagare som ett vattendrag eller havet. Ju större grad av hårdgjord yta desto större är behovet av en vattenplanering som tar hänsyn till vattnets flöde och kvalitet. Behovet av åtgärder beror på vad platsen har för förutsättningar, typ av bebyggelse och recipient. Det är skillnad på att planera för dagvatten och att planera för skyfall. Dagvatten för med sig föroreningar av olika slag. I områden där det finns en stor andel yta som är hårdgjord och belastad av föroreningar; hårt trafikerade vägar, industriområden och parkeringsplatser, är det extra viktigt att det finns tillräckliga reningslösningar för dagvattnet innan det når recipienten. Helsingborgs stad har en dagvattenplan som anger åtgärder för att fördröja och rena dagvatten. Vi håller på att ta fram en ny dagvattenplan som planeras att antas år 2022.

De flesta dagvattenledningarna i kommunen är gamla och dimensionerade efter hur bebyggelsen såg ut när de byggdes. Historiskt sett har vi kontinuerligt ökat belastningen på dagvattensystemet eftersom vi har kopplat på nya fastigheter på ett befintligt system. Ett skyfall riskerar att överskrida dagvattensystemets kapacitet vilket kan leda till översvämning på markytan. När vi förtätar eller separerar ledningar ska vi därför alltid tillämpa ytlig fördröjning och trög avledning av dagvatten för att minska risken för översvämning. Skyfallsplanering innebär att vi också måste arbeta aktivt med att höjdsätta och säkra avrinningsvägar när vi bygger nytt för att minska risken för översvämning. Åtgärder för att hantera skyfall kan kräva mycket plats och därför eftersträvar vi mångfunktionell markanvändning, det vill säga ytor med flera funktioner. Till vardags kan en yta exempelvis användas för parkmark eller idrotts- och fritidsanläggningar och samtidigt tåla en tillfällig översvämning.

I Helsingborg har vi fyra huvudsakliga skyfallsrelaterade behov. Vi behöver:

- hantera skyfall,
- ta hand om flödestoppar från hårdgjorda ytor,
- rena avrinnande vatten från föroreningar,
- möta höga flöden i vattendrag.

Genom omsorgsfull planering kan vi skapa utrymme för nya bostäder samtidigt som vi fördröjer och renar vatten på ett säkert sätt. Ytligt vatten ger kvaliteter för boende i området i form av rekreation och biologisk mångfald. Svackdiken, regnträdgårdar och andra småskaliga lösningar nära föroreningskällan kan användas för att fördröja, rena och infiltrera regnvatten och samtidigt göra stadsmiljön grönare. Vattendragens

utbredning vid höga flöden måste säkras eftersom detta gynnar hanteringen av skyfall.

I Helsingborg har vi varit förskonade från stora översvämningar till följd av kraftiga regn, men vi ska inte vänta på att det inträffar något innan vi börjar agera. Ju mer vi jobbar med så kallad skyfallsanpassning, desto mindre blir konsekvenserna och därmed riskerna av ett stort skyfall. Vid mycket kraftiga regn bör åtgärder ovanför landborgen fokusera på att fördröja vatten och leda det till områden där skadorna blir begränsade. I landborgsbranten bör vi säkerställa avrinningsvägar som på ett säkert sätt kan leda vidare vatten. Nedanför landborgen bör vatten så snabbt som möjligt ledas till havet. Både nedanför och ovanför landborgen kan vi behöva anpassa bebyggelse till att klara tillfälliga översvämningar. Se karta 2.8 som visar Helsingborgs övergripande strategi.

2.9 Förhållande till övergripande mål

Målen som berör den fysiska planeringen är många och finns inom en rad sektorer. Den lokala planeringen ingår i en lång kedja av lagar, överenskommelser och beslut. Utöver globala, nationella, regionala och lokala mål finns en rad lagregler om vad vi ska ta hänsyn till i fysisk planering samt hur vi ska väga samman olika intressen när vi fattar beslut om markanvändning och byggande. De finns främst i plan- och bygglagen och i miljöbalkens tredje och fjärde kapitel.

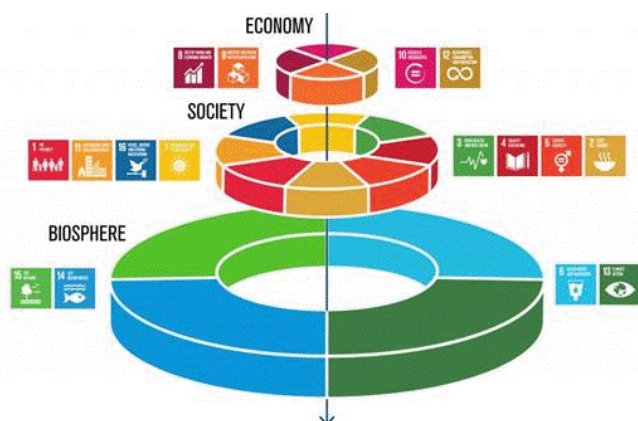
2.9.1 Globala mål

Agenda 2030 för hållbar utveckling, som antogs av Förenta nationerna i september 2015, innehåller 17 globala mål för ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar utveckling. Målen är grundläggande för vad som definieras som hållbarhet och är därmed en utgångspunkt för ÖP 2021. De mål som är närmast kopplade till fysisk översiktlig planering är:

- 6 - Rent vatten och sanitet,
- 7 - Hållbar energi för alla
- 11 - Hållbara städer och samhällen,
- 13 - Bekämpa klimatförändringarna,
- 14 - Hav och marina resurser,
- 15 - Ekosystem och biologisk mångfald.

Även de mål som uttrycker ekonomisk och social hållbarhet är en grund för planeringen till exempel:

- 3 - Hälsa och välbefinnande,
- 5 - Jämställdhet,
- 9 - Hållbar industri, innovationer och infrastruktur
- 12 - Hållbar konsumtion och produktion.



FN:s globala hållbarhetsmål

Helsingborgs livskvalitetsprogram är en lokal konkretisering av de globala målen som vi har använt som ett viktigt underlag för ÖP 2021, särskilt i arbetet med konsekvensbeskrivningen.

2.9.2 Nationella mål

Det övergripande målet för samhällsplaneringen i Sverige formulerades i Budgetpropositionen för 2016;

Målet för samhällsplanering, bostadsmarknad, byggande och lantmäteriverksamhet är att ge alla människor i alla delar av landet en från social synpunkt god livsmiljö där vi främjar en långsiktigt god hushållning med naturresurser och energi samt underlättar bostadsbyggande och ekonomisk utveckling. (Prop 2015/16:1. Budgetpropositionen för 2016)

Boverket föreslog år 2015 att sju mål för en hållbar fysisk samhällsplanering kan ersätta dagens drygt 100 mål som är spridda på 21 politikområden och 28 myndigheter. Målen är ofta samstämmiga, men ibland också motstridiga. Även om förslaget inte är beslutat kan det fungera som en sammanfattning av dagens många mål och miljömålet God bebyggd miljö.

För att säkerställa en långsiktigt god livsmiljö för alla behöver framtida fysisk planering och bostadsförsörjning säkerställa att följande mål uppnås:

- Bostäder efter människors behov
- Attraktiva livsmiljöer
- God tillgänglighet i vardagen
- Bättre resurshushållning
- Långsiktig livsmedelsförsörjning
- En funktionell grönstruktur
- Färre olyckor

2.9.2.1 Generationsmålet och miljömålen samt folkhälsomål

Generationsmålet är det övergripande målet som visar inriktningen för Sveriges miljöpolitik. Målet ger oss vägledning om de värden som vi ska skydda och den omställning av samhället som vi behöver göra inom en generation för att nå miljömålen.

De miljömål som har tydligast koppling till fysisk planering är de som direkt har koppling till markanvändning och påverkan från transporter:

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Hav i balans samt levande kust och skärgård

- Ett rikt odlingslandskap
- God bebyggd miljö
- Ett rikt växt och djurliv

Vissa miljömål påverkas indirekt av planen, exempelvis:

- Ingen övergödning
- Myllrande våtmarker
- Levande skogar
- Levande sjöar och vattendrag
- Grundvatten av god kvalitet

Läs mer i konsekvensbeskrivningen.



Nationella miljömålen.

2.9.2.2 Folkhälsomål

Det nationella folkhälsomålet syftar till att skapa samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och att sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation. Folkhälsopolitikens sektorsövergripande mål- och uppföljningsstruktur har omvandlats till åtta målområden med ett tydligt fokus på strukturella faktorer som är avgörande för hälsan:

- Det tidiga livets villkor
- Kunskaper, kompetenser och utbildning
- Arbete, arbetsförhållanden och arbetsmiljö
- Inkomster och försörjningsmöjligheter
- Boende och närmiljö
- Levnadsvanor
- Kontroll, inflytande och delaktighet
- En jämlik och hälsofrämjande hälso- och sjukvård

Dessa mål har bäring på både ekonomisk och social hållbarhet och anger också en riktning för planen.

2.9.2.3 Jämställdhetspolitiska mål

Jämställdhet mellan kvinnor och män är en grundläggande statsrättslig norm och ett tydligt politiskt mål i Sverige. Jämställdhetspolitikens övergripande mål antogs 2006 med bred politisk enighet. Det fastslår att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. Den huvudsakliga strategin för att uppnå de jämställdhetspolitiska målen är så kallad jämställdhetsintegrering. Det innebär ett jämställdhetsperspektiv ska beaktas i all politik som påverkar människors villkor, så att alla kvinnor och män, flickor och pojkar kan leva jämställda liv.

Det övergripande målet har brutits ner i sex delmål som anger fokus och inriktning för jämställdhetspolitiken.

1. En jämn fördelning av makt och inflytande.
2. Ekonomisk jämställdhet
3. Jämställd utbildning
4. Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet
5. Jämställd hälsa
6. Mäns våld mot kvinnor ska upphöra

2.9.2.4 Målet inom funktionshinderpolitiken

Det nationella målet för funktionshinderpolitiken tar utgångspunkt i FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Syftet är att uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet för personer med funktionsnedsättning i ett samhälle med mångfald som grund. Målet ska bidra till ökad jämställdhet och till att barnrättsperspektivet ska beaktas. Det gäller inom viktiga områden som arbetsmarknad, utbildning, it-politik, transporter och diskriminering. Målet ska uppnås genom fyra inriktningar; principen om universell utformning, befintliga brister i tillgängligheten, individuella stöd och lösningar för individens självständighet samt att förebygga och motverka diskriminering.

2.9.2.5 Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen också satt upp funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden. Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och

användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga det ska likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De är viktiga aspekter som vi måste ta hänsyn till i ett hållbart transportsystem. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska vara anpassad till att ingen människa ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att vi uppnår miljö kvalitetsmålen och ökar människors hälsa. För hänsynsmålet finns etappmål för växthusgasutsläpp och antal omkomna och skadade i trafiken. Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Antalet omkomna individer till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna individer inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade personer inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

2.9.2.6. Kulturmiljömål

Riksantikvarieämbetet ansvarar för frågor om kulturlandskap, kulturmiljöer och kulturföremål med utgångspunkt i de nationella kulturpolitiska målen och de nationella målen för kulturmiljöarbetet. Fyra nationella kulturmiljömål från 2014 är vägledande för kulturmiljöarbetet på regional och kommunal nivå.

- Ett hållbart samhälle med en mångfald av kulturmiljöer som bevaras, används och utvecklas.
- Människors delaktighet i kulturmiljöarbetet och möjlighet att förstå och ta ansvar för kulturmiljön.
- Ett inkluderande samhälle med kulturmiljön som gemensam källa till kunskap, bildning och upplevelser.
- En helhetssyn på förvaltning av landskapet som innebär att kulturmiljön tas till vara i samhällsutvecklingen.

2.9.3 Regionala mål och samarbeten

Det finns flera mellankommunala och regionala mål och samarbeten som är relevanta för Helsingborgs utveckling. Helsingborgs stad agerar och samarbetar i flera regionala sammanhang och på olika nivåer för att bidra till att regionen når visionen och målen. Här är exempelvis Greater Copenhagen & Skåne Committee, Familjen Helsingborg, HH-samarbetet, och Region Skåne viktiga samarbetspartners. Nedan redovisar vi viktig samverkan mellan Helsingborg och skånska utvecklingsaktörer i strategiska utvecklingsfrågor.

2.9.3.1 Region Skåne

Region Skåne har, inom regeringsuppdraget för regionalt utvecklingsansvar i Skåne, reviderat den regionala utvecklingsstrategin Det öppna Skåne 2030. I den reviderade versionen har kopplingen till andra styrdokument förtydligats.

Den gemensamma visionen är att "Skåne år 2030 är öppet. Öppet i sinnet, öppet för alla och med ett varierat landskap. Skåne välkomnar nya människor och nya influenser. Skåne är porten till Sverige och ut i världen" och bygger på följande målsättningar;

- Skåne ska erbjuda framtidstro och livskvalitet
- Skåne ska vara en stark hållbar tillväxtmotor
- Skåne ska stärka mångfalden av goda livsmiljöer
- Skåne ska ha en god miljö och en hållbar resursanvändning
- Skåne ska utveckla framtidens välfärd
- Skåne ska vara globalt attraktiv

Den regionala visionen och målen, samspelar väl med stadens vision Helsingborg 2035 och mål. Helsingborg är en av fyra regionala tillväxtmotorer, och ÖP 2021 bidrar till att förverkliga målen i den regionala utvecklingsstrategin.

Helsingborgs stad har tillsammans med de övriga skånska regionala kärnorna och tillsammans med Region Skåne enats om ett antal utgångspunkter för framtida infrastruktursatsningar som är viktiga för hela Skåne. Skånebildens är ett viktigt underlag för de infrastrukturella satsningar som sker på regional och nationell nivå.

Region Skåne ska enligt ny lag ta fram en regionplan för Skåne. Lagändringen innebär att regionen formellt får ansvar för att samordna den regionala fysiska planeringen tillsammans med länets kommuner. Regionplanen ska antas av regionfullmäktige 2022. Familjen Helsingborgs Strukturplan är de nordvästskånska kommunerna inspel till Region Skånes regionplanarbete. Här pågår redan samarbete rörande bland annat verksamhetsmark.

Den regionala kulturplanen för Skåne (2021 – 2024) fastställer mål och riktning för den regionala kulturpolitiken och är ett underlag för dialogen mellan regionen, kommunerna och staten. Kulturplanen vilar på tre bärande principer; kulturens egenvärde, kulturens demokratiska grund och kulturens kraft i samhällsbygget och är framtagen i samverkan och samråd med Skånes kommuner, kulturliv och civilsamhälle. Kulturplanen är faställd av regionfullmäktige.

2.9.3.2 Greater Copenhagen

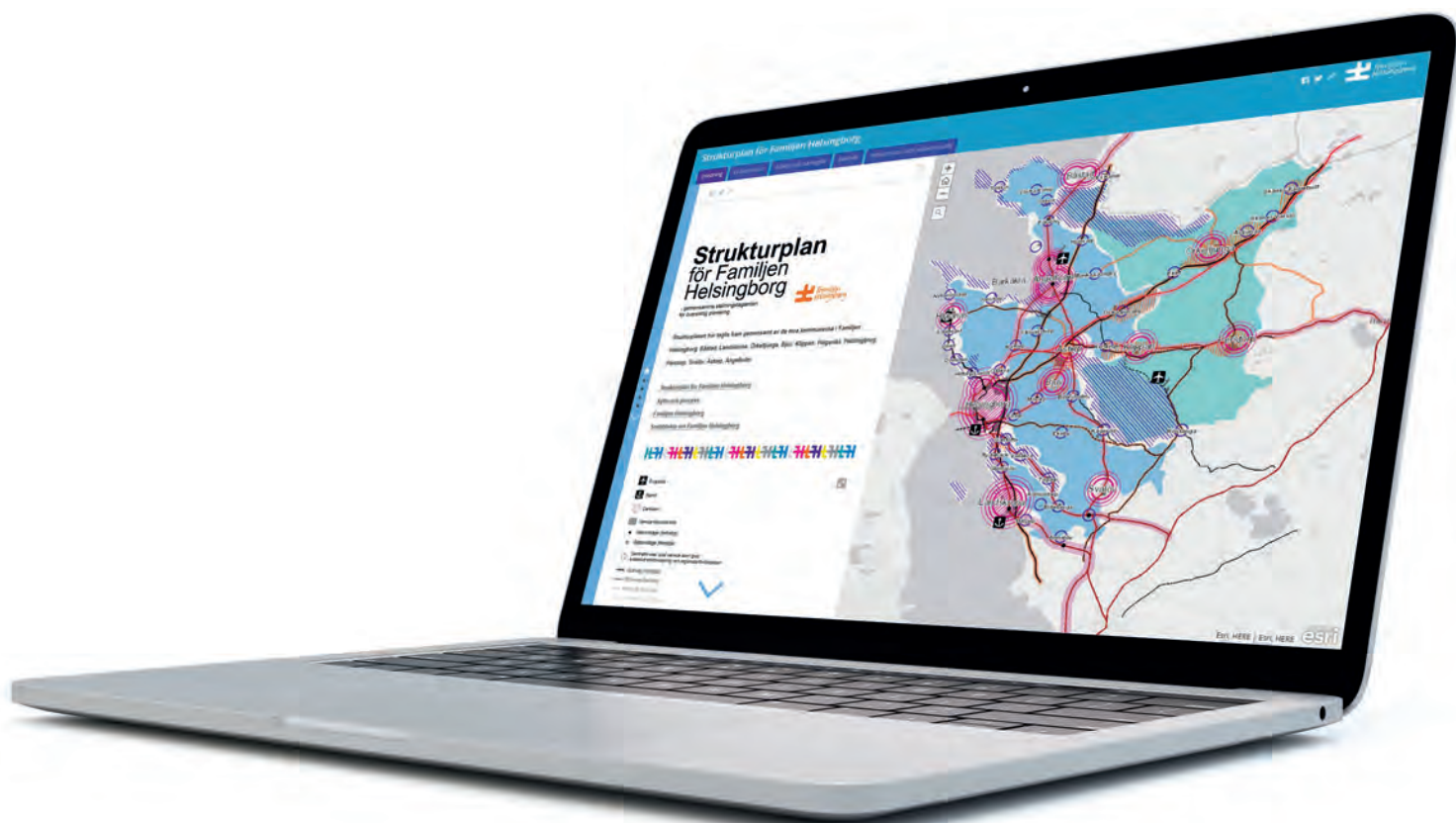
Greater Copenhagen är ett samarbete mellan 85 kommuner och 4 regioner i Skåne, Halland och östra Danmark. Tillsammans arbetar vi för att skapa en metropolregion som bygger på hållbar tillväxt, en gränsöverskridande arbetsmarknad och god livskvalitet för regionens invånare. Samarbetet har bland annat resulterat i en dansk/svensk överenskommelse om prioriteringar i infrastrukturen, en så kallad trafikcharter, en gemensam vision för hur en välfungerande, stabil och hållbar infrastruktur kan bidra till att stärka rörligheten, skapa hållbar ekonomisk tillväxt och bidra till grön omställning. Under 2020 antogs ytterligare överenskommelser. Det var dels en gemensam arbetsmarknadscharter som syftar till att skapa en välintegrerad arbetsmarknad. Det var även en grön charter som består av fyra temaområden, kring vilka samarbetet ska samlas - en CO2-neutral, energieffektiv och klimatrobust metropolregion som drivs med cirkulär ekonomi. Man har tidigare också antagit en gemensam överenskommelse, digitalt charter, med en gemensam vision för digitaliseringsområdet.

2.9.3.3 Familjen Helsingborg och mellankommunala samarbeten

Familjen Helsingborg är ett samarbete mellan kommunerna i nordvästra Skåne (Bjuv, Båstad, Helsingborg, Höganäs, Klippan, Landskrona, Perstorp, Svalöv, Åstorp, Ängelholm och Örkelljunga) där syftet är att vara ett samarbetsforum för strategiska regionala och mellankommunala frågor. De samarbetsfrågor som berör fysisk planering är boende och bostadsförsörjning, infrastruktur och grönstruktur, arbete och näringsliv.

Tillsammans har de elva kommunerna tagit fram Familjens Helsingborgs Strukturplan, som visar den gemensamma utvecklingen och är ett underlag för mellankommunal samordning. Där visar de bland annat vikten av att nyttja befintlig infrastruktur på bästa sätt och att utveckla regionalt viktiga stationsorter och stationslägen.

Helsingborgs stad hanterar mellankommunala frågor i flera gemensamma bolag och andra samarbetsformer. De som listas här har stor påverkan på fysisk planering och teknisk infrastruktur.



Strukturplan för Familjen Helsingborg.

NSR (Nordvästra Skånes Renhållnings AB) tar hand om avfall och återvinningsmaterial och ägs gemensamt av sex kommuner i nordvästra Skåne (Bjuv, Båstad, Helsingborg, Höganäs, Åstorp och Ängelholm).

I rapporten Prioriteringar för infrastruktur och kollektivtrafik (januari 2021) lyfter Familjen Helsingborg fram de prioriterade satsningar på transportinfrastruktur som man tillsammans driver regionalt, nationellt och internationellt. Prioriteringarna tar utgångspunkt i Greater Copenhagens trafikcharter, Skånebildens och Familjen Helsingborgs strukturplan samt underlag framtagna genom Familjen Helsingborgs samarbeten med Region Skåne och Skånetrafiken.

För att säkerställa fortsatt drift av Ängelholm-Helsingborg flygplats som viktig infrastruktur bildade Helsingborgs stad tillsammans med kommunerna Bjuv, Båstad, Höganäs, Klippan, Perstorp och Ängelholm under 2020, ett gemensamt kommunalt bolag, Ängelholm Helsingborgs flygplats Holding AB, som sedan 1 september 2020 äger och driver flygplatsen.

Även den kommunala vatten- och avloppsverksamheten hanteras gemensamt inom delar av nordvästra Skåne. NSVA ägs av åtta kommuner i nordvästra Skåne (Bjuv, Båstad, Helsingborg, Landskrona, Perstorp, Svalöv, Åstorp och Örskelljunga).

Genom Sydsvatten produceras dricksvatten till de 17 ägarkommunerna i västra Skåne där Helsingborg ingår.

Räddningstjänsten Skåne Nordväst är ett samarbete mellan Helsingborg, Bjuv, Ängelholm och Örskelljunga kommuner.

Helsingborgs stad är aktiva i vattenråden för Råån, Vegeå samt i Nordväst Skånes kustvatten kommitté och Öresunds vattenvårdsförbund. I dessa samarbeten ingår förutom nordvästskånska kommuner även verksamheter och föreningar.

2.9.3.4 HH-samarbetet

Helsingör och Helsingborg samarbetar sedan flera år i det så kallade HH-samarbetet, som syftar till att utveckla livskvalitet och tillväxt i regionen, liksom att stärka de unika kvaliteter som utmärker de båda städerna.

Helsingborgs stad har tillsammans med Helsingörs kommun tagit fram en gemensam planstrategi som identifierar flera gemensamma utvecklingsområden samt unika kvaliteter som stärker våra två städer.

2.9.4 Relation till kommunala planer och program

Helsingborg stad har flera styrande dokument som går över förvaltnings- och bolagsgränserna och som har antagits av kommunfullmäktige. De har använts i olika omfattning som underlag till arbetet med översiktsplanen. De styrande dokument som har haft störst betydelse för arbetet beskrivs kortfattat nedan. Vi förtydligar styrdokumentens roll i utvecklingsinriktningen. Det är bara Trafikprogrammet som kommer att ersättas av ÖP2021 vid antagandet, övriga styrdokument fortsätter att gälla även framöver.

Livskvalitetsprogrammet (2016-2024) är ett övergripande styrdokument som kopplar samman arbetet med hållbarhet och livskvalitet i Helsingborg stad. I programmet finns viljeinriktningar och fokusområden för vårt arbete mot ett hållbart samhälle, och de visar hur vi ska arbeta mot en hållbar utveckling. I programmet är människans behov i centrum för utvecklingen, och det fokuserar på att förbättra de förutsättningar som vi människor behöver för att må bra och för att framtida invånare också ska må bra.

Livskvalitetsprogrammet definierar de globala och nationella målen på det lokala planet. Det finns många och direkta kopplingar mellan livskvalitetsprogrammets inriktning och det fysiska uttryck som vi anger i översiktsplanen. Livskvalitetsprogrammet har en kortare tidshorisont än översiktsplanen (till 2024) och visar de första stegen mot Vision 2035 och Agenda 2030 som vi i staden behöver ta. Livskvalitetsprogrammet relaterar till översiktsplanen och tvärtom. Livskvalitetsprogrammet är ett underlag för stadens verksamheter som omsätter programmet till praktisk handling.

Plan för lika möjligheter (2017 - 2020) beskriver hur kommunen vill säkerställa lika rättigheter och möjligheter för alla helsingborgare samt bidra till en hållbar utveckling. Helsingborg ska vara en stad som är fri från diskriminering på grund av kön, ålder, funktionsvariation, etnicitet, religion eller annan trosuppfattning, sexuell läggning, könsidentitet eller uttryck. Den innehåller konkreta åtgärder och utgår från Livskvalitetsprogrammet samt visionen Helsingborg 2035. Planen tar ett helhetsgrepp kring olika beslut och åtaganden som Helsingborg påtagit sig för att motverka diskriminering, främja mänskliga rättigheter och öka social hållbarhet, bland annat FN:s globala mål för hållbar utveckling samt nationella mål för miljö och folkhälsa. Det finns fem områden med åtgärder som ska stimulera kommunen att jobba mot målet om en öppen och inkluderande stad fri från diskriminering.

För fysisk planering är åtgärden Stadens rum - Vi ska göra Helsingborg tillgängligt och inkluderande extra angelägen.

Mark- och boendeprogrammet samspelar med översiktsplanen och gäller för perioden 2020-2023. Översiktsplanen anger inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön och här beaktas de målsättningar, utveckling av bostadsbeståndet och de områden för bostadsbebyggelse som mark och boendeprogrammet anger. Mark- och boendeprogrammet visar på vilket sätt vi ska prioritera stadens utbyggnad och hur vi vill arbeta med bostadsförsörjningen. Programmet beskriver också hur vi ska arbeta med att anvisa mark. Genom att ha tydliga prioriteringar och viljeinriktningar skapar vi en transparent, hållbar och inkluderande utbyggnad av Helsingborg. Programmet revideras varje mandatperiod. Vi kommande revideringar av mark- och boendeprogrammet använder man översiktsplanens utbyggnadsytor och mål som utgångspunkt.

I Helsingborgs Näringslivsprogram (2020-2023) är syftet att utifrån Helsingborgs stads mål förtydliga riktning och prioriteringar i stadens gemensamma arbete för att främja näringsliv och tillväxt. De prioriterade områdena grundar sig i en analys av nuläget efter intervjuer med företrädare för näringslivet och inom vår egen organisation. För att nå den utveckling och omvandling som vi önskar finns följande prioriterade områden:

- Innovation och företagsamhet - handlar bland annat om att vi ska ha tillgång till innovationsmiljöer och stödjande sammanhang.
- Kompetent arbetskraft – beskriver hur vi vill stärka Helsingborgs förmåga att tillgodose näringslivets behov av kompetens.
- Platsens kvaliteter – handlar om att främja en mix av miljöer, intressen och människor och lyfta fram Helsingborgs läge i en spännande och dynamisk region med Köpenhamn som nav.
- Utrymme för hållbar tillväxt – vi vill säkerställa att det finns utrymme för nya etableringar, nya kunskapsföretag, uppmuntra klimatsmarta innovationer och underlätta hållbara val i vardagen.
- Lätt att göra rätt – med kundens fokus identifierar vi förbättringsområden, informerar, levererar och hittar möjliga bryggor och nätverk mellan initiativ och intressenter.

Helsingborgs kulturprogram (2016-2020) utgår ifrån Helsingborgs stads mål och stadens vision 2035 och visar viljeriktningar för kulturen samt dess områden och uttryck. Det framgår bland annat att kulturen ska bestå av många aktörer och vara tillgänglig där

människor vistas och bor, såväl fysiskt som digitalt. Barn och unga är prioriterade målgrupper, både som utövare av kultur och som publik. Även andra grupper, som har begränsade möjligheter att ta till sig kulturarrangemang eller som inte har tillgång till konst och kultur i sin vardag, ska få del av konst och kultur som publik eller medskapare. Kopplingen till översiktsplanen handlar bland annat om att skapa tillgänglighet till kulturlandskapet samt att de offentliga rummen kan användas för spontana och arrangerade aktiviteter.

ÖP 2021 stämmer i huvudsak överens med grönstrukturprogrammet (2014) när det gäller hur vi ska utveckla grönstrukturen i Helsingborg. Målen för grönstrukturen är att den ska vara sammanhängande, ha tillräckligt stora ytor, vara varierad och mångfunktionell, nåbar och karaktärskapande. I översiktsplanen använder vi vägledningen för gröna kvaliteter som redovisas i programmet. Det gäller bland annat avstånd till och storlek på park för boende, skolor och förskolor. Vi föreslår ett sammanhängande nätverk av gröna stråk samt att vi ska förstärka den biologiska mångfalden. I vissa stadsdelar är det svårt att uppnå grönstrukturprogrammets mål för närhet till närpark, områdespark eller natur. Där är det särskilt viktigt att vi genomför gröna satsningar på gator, torg och kvartersmark för att erbjuda boende en bättre livskvalitet. Grönstrukturprogrammet har fokus på de gröna frågorna, det finns inga avvägningar mellan olika intressen. Genom arbetet med översiktsplanen har vi nu gjort avvägningar mellan olika intressen. Det innebär att det är markanvändningen i översiktsplanen, inte i grönstrukturprogrammet, som ska gälla och vägleda kommande planering.

Vi har arbetat in de aktuella delarna av trafikprogrammet i översiktsplanen enligt beställningen av ÖP 2021. Övergripande strategier finns i ÖP 2021.

Översiktsplanen stämmer överens med Helsingborgs dagvattenplan (2015) som syftar till att vara ett tydligt planerings- och beslutsunderlag för att effektivisera vårt arbete med dagvattenfrågor. Det ska även säkerställa att man tar hänsyn till övergripande förutsättningar och riktlinjer vid olika slags beslut. Dagvattenplanen visar att det finns behov av att utjämna dagvattenflöden, skapa sekundära avrinningsvägar och vid behov rena dagvatten. Den lyfter också vikten av att integrera vattnet i staden och ger anvisningar för hur det ska utformas. Dagvattenplanen beskriver även vem som har ansvar för dagvattenfrågan i olika planeringsskeden. ÖP 2021 stämmer även med dagvattenprogrammet (2015) som bland annat beskriver våra riktlinjer och krav vid olika bebyggelsetyper och visar exempel på typlösningar.

PM Klimatanpassning (2012) är ett kunskapsunderlag som har legat till grund för våra ställningstaganden kring klimatfrågor som gäller stigande havsnivå och kraftiga skyfall. PM Klimatanpassning har fokus på stigande havsnivåer och översvämningsrisker, men har även som mål att vara en sammanställning av kunskap inför vårt fortsatta arbete med att göra fysiska anpassningar av stränder, kajer, infrastruktur och byggnader mot stigande havsnivå, ökad nederbörd och värmeböljor.

Klimat- och energiplan (2018) ska vägleda politiska beslut som gäller klimatpåverkan, men den ska även fungera som inspiration för alla som bor och verkar i Helsingborg.

Regional avfallsplan (2020) är framtagen i samarbete mellan Båstads, Bjuvs, Helsingborgs, Höganäs, Ängelholm och Åstorps kommuner. Den innehåller mål och åtgärder för avfallshanteringen i respektive kommun för de kommande fyra åren, 2020-2024. Syftet med den regionala avfallsplanen är att tillsammans över kommungränserna verka för att minska avfallsets mängd och farlighet samt styra kommunernas avfallshantering i riktning mot ett hållbart samhälle och en cirkulär ekonomi.

På vår hemsida kan du läsa stadens samtliga styrande dokument.

2.10 Helsingborg i omvärlden

Öresundsregionen är en dynamisk region med ett strategiskt läge i norra Europa. Regionen är nordens största arbetsmarknadsregion med ett kunskapsintensivt näringsliv, unik forskning/utbildning och goda kommunikationer. Regionen strävar efter att vara en ledande metropol i norra Europa. Området har goda kopplingar till Göteborg/Oslo-regionen samt Hamburg-regionen som tillsammans har en potential att utvecklas till en så kallad megaregion enligt OECD:s definition och rekommendationer. Regionerna i stråket lyfts dessutom fram som europeiska innovationsledare av EU-kommissionen (Regional Innovation Scoreboard). Andra styrkor är livskvalitet och attraktivitet. Med den kommande förbindelsen över Fehmarn bält mellan Danmark och Tyskland, blir det också starkare fysiska kopplingar till Hamburg, Berlin och övriga Europa.

I detta sammanhang har Helsingborg en strategisk geografisk position och med flera infrastrukturobjekt som är nyckelprojekt för områdets fortsatta utveckling.

2.10.1 Helsingborgs roll i Öresundsregionen

Helsingborg är befolkningsmässigt den största staden efter Köpenhamn och Malmö. Staden är också en av Skånes fyra tillväxtmotorer vilket ställer krav på att driva utveckling som gynnar vårt omland. Helsingborg är en väl integrerad del i arbetsmarknadsregionen med Malmö/Lund, Köpenhamn och Copenhagen Airport inom pendlingsavstånd. Helsingborg har en ledande roll som hamn-, handels- och logistikstad i regionen och spelar en viktig roll för den omfattande transittrafiken genom Skåne. I Helsingborg möts europavägarna E4/E6/E20, som är livsnerver i det nationella transportsystemet. Helsingborgs hamn är Sveriges näst största containerhamn och viktig för svenskt näringsliv. En hög tillgänglighet är en viktig förutsättning för att säkra Helsingborgs fortsatta utveckling inom hållbar tillväxt.

Den planerade utbyggnaden av Väst kustbanan till dubbelspår möjliggör ett ökat resande och pendling samtidigt som utbyggnaden bidrar till att det kan skapas många nya bostäder längs västkusten.

En fast förbindelse mellan Helsingborg-Helsingör knyter ihop Öresundsregionen och ökar integrationen mellan Sverige och Danmark. Den bidrar till en större arbetsmarknad och en ökad konkurrenskraft.

Uppgradering av Skånebanan som ger kraftigt minskade restider mellan Helsingborg- Hässleholm/Kristianstad är viktig för att knyta samman Skånes



Helsingborg i omvärlden.

arbetsmarknadsområden och knyta Helsingborg och Familjen Helsingborgs kommuner till den kommande höghastighetsbanan till och från Stockholm.

2.10.2 Regional motor för hållbar tillväxt

I Strukturbild för Skånes strategier för Det flerkärniga Skåne, utgör Helsingborg en regional motor för sysselsättning och näringsliv. Det ska finnas goda förutsättningar för att fler företag ska kunna starta, växa och anställa fler individer. En ökad global konkurrens ställer krav på högre utbildning, forskning och innovationsförmåga.

Mångfalden av företag i Helsingborg skapar goda förutsättningar för innovation, tillväxt och utveckling. Stadens mål är att vara en av Europas mest innovativa städer 2022. Helsingborg är idag ledande inom industriell symbios och har stor potential att utveckla det kunskapsintensiva företaget. Industriell symbios kan även bidra till att utveckla miljömässigt hållbar logistik.

Digitaliseringen bidrar till en strukturomvandling av näringslivet. Helsingborg har ambitionen att bli ledande inom tillämpad artificiell intelligens (AI). Tillämpning av AI ger många möjligheter, som automatisering av arbetsuppgifter, självkörande fordon och självreglerande energikonsumtion. Helsingborg ligger i framkant vad gäller hållbart miljöarbete där AI kan spela en central roll för att bidra till en omställning av samhället samtidigt som nya företag och arbetstillfällen skapas.

God tillgång till högre utbildning är en viktig förutsättning för tillväxt och innovationskraft. Lunds universitet Campus Helsingborg är en viktig part som stärker tillgången till utbildning och forskning i regionen.

2.10.3 Nationell och regional mötesplats

Helsingborgs profilering som mötesplats för stora kongresser och arrangemang fortsätter. Målet är att stärka Helsingborgs roll som naturlig mötesplats i regionen med starka kopplingar till övriga Skåne, Öresundsregionen och Europa. För att fortsätta utvecklas som regional, nationell och internationell mötesplats är stadens och regionens attraktivitet och rika natur- och kulturmiljöer viktiga värden att värna, bevara och utveckla.

2.10.4 Regional attraktivitet och livskvalitet

Helsingborgs attraktionskraft som regional tillväxtmotor är i hög grad beroende av goda livsmiljöer och en väl fungerande bostadsmarknad. Helsingborgs stad vill fortsätta utveckla spännande och attraktiva boende- och stadsmiljöer med god kvalitet och arkitektur. Genom en fortsatt utveckling av våra stationsorter och flera stadsförnyelseprojekt, bland annat H+, vill vi bidra till att utveckla en attraktiv flerkärnig region med goda boendemiljöer, bra kommunikationer och hög livskvalitet.

3. Mark- och vattenanvändning

3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse
och mångfunktionell bebyggelse

3.2 Landsbygd

3.3 Verksamheter

3.4 Transportinfrastruktur

3.5 Grönområde och park

3.6 Natur och friluftsliv










3.7 Tekniska anläggningar



Texten i detta kapitel gäller bara de ytor där vi har angett en markanvändning, det vill säga tätorter på landsbygden, landsbygd, hav och naturområden. För vissa områden, gråmarkerade i kartan nedan, finns det andra gällande översiktsplaner som styr markanvändningen. De omfattar centralorten (Stadsplan 2017 samt H+ området), Allerum – Hjälmshult samt Gantofta.

ÖP2021 Mark- och vattenanvändning






















Mark- och vattenanvändning (punkt)

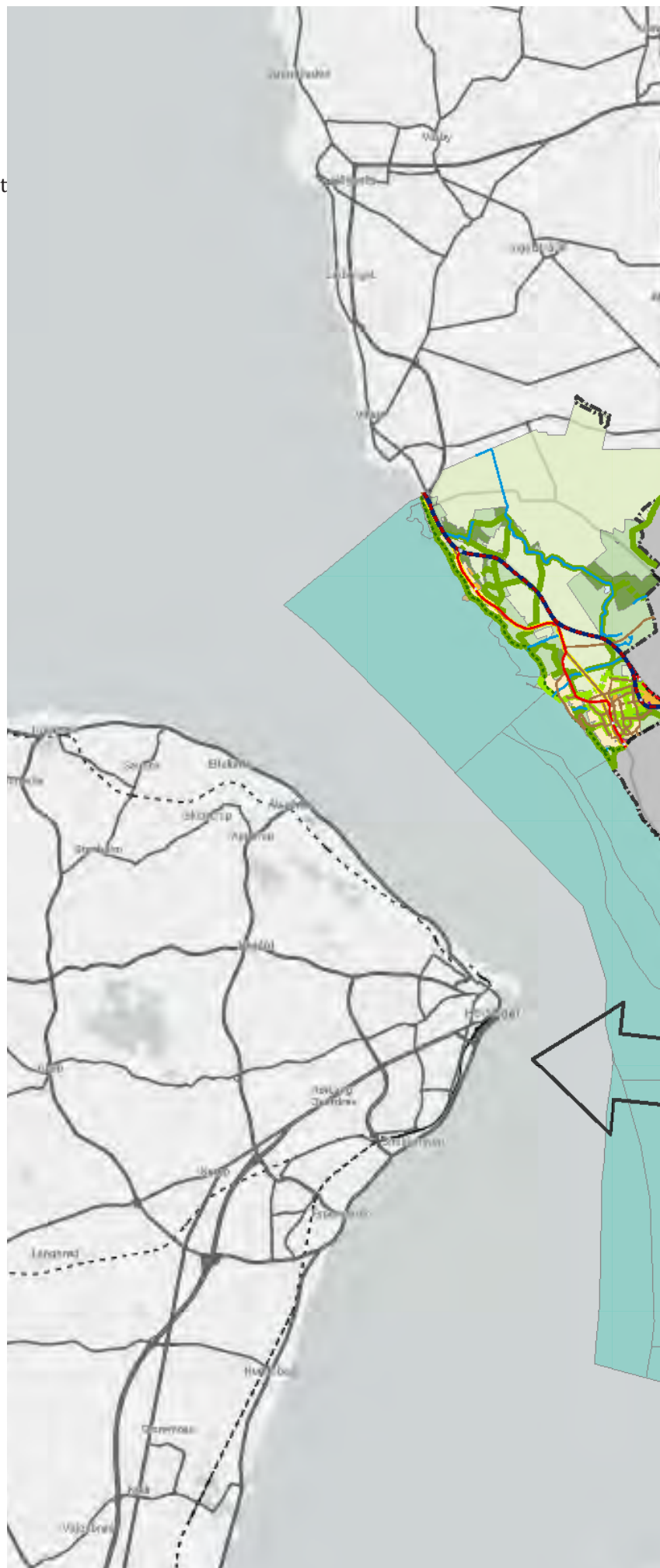
-  Ny transportinfrastruktur, tågstation
-  Utvecklad transportinfrastruktur, tågstation
-  Ny transportinfrastruktur, station för spårväg
-  Ny transportinfrastruktur, väg
-  Ny transportinfrastruktur, större busstation
-  Utvecklad transportinfrastruktur, större station för buss
-  Ny transportinfrastruktur, parkering
-  Ny transportinfrastruktur, planskildhet
-  Ny natur, våtmark

Mark- och vattenanvändning (linje)

-  Ny transportinfrastruktur, järnväg
-  Utvecklad transportinfrastruktur, järnväg
-  Ny transportinfrastruktur, regional spårväg
-  Ny transportinfrastruktur, busstråk
-  Befintlig transportinfrastruktur, busstråk
-  Ny transportinfrastruktur, väg
-  Ny transportinfrastruktur, cykelnät
-  Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät
-  Befintlig natur, vandringsled
-  Befintlig natur, cykelled
-  Utvecklad natur, vattendrag
-  Nytt grönområde, grönstråk i bebyggelse
-  Utvecklat grönområde, grönstråk i bebyggelse
-  Ny natur, grönblixt stråk
-  Utvecklad natur, grönblixt stråk

Mark- och vattenanvändning (yta)

-  Gällande TÖP för vindkraft
-  Gällande ÖP
-  Ny infrastruktur - Föreslagen fast förbindelse Helsingborg-Helsingör för väg och tåg
-  Ny mångfunktionell bebyggelse
-  Utvecklad mångfunktionell bebyggelse
-  Ny sammanhängande bostadsbebyggelse
-  Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse
-  Befintlig landsbygd, mindre ort
-  Ny begravningsmark
-  Befintlig begravningsmark
-  Ny verksamhet och industri
-  Utvecklad verksamhet och industri
-  Befintlig teknisk anläggning, vattenförsörjning
-  Utvecklad natur, våtmark
-  Befintlig natur, friluftsliv småbåtshamn
-  Nytt grönområde, park
-  Utvecklat grönområde, park
-  Ny natur, land
-  Utvecklad natur, land
-  Befintlig natur, marin
-  Befintlig landsbygd, jordbrukslandskap



Markanvändningskartan.

3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & mångfunktionell bebyggelse

Helsingborg växer och det är många som flyttar hit, det bidrar till att göra staden mer attraktiv. Nya invånare innebär bland annat att vi får ett ökat underlag för service som kan öka valmöjligheterna av förskolor och barnomsorg, förbättra möjligheterna för den lokala matbutiken med mera. Stadens befintliga historia, karaktär och identitet kommer att utvecklas och förändras genom att nya människor med nya historier, berättelser och erfarenheter tar plats.

I kartan visar vi områden för ny och utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse. I sammanhängande bostadsbebyggelse kan det finnas en blandning av bostäder och andra typer av markanvändning som går att förena med bostäder. Bland dem ingår kontor, service, handel eller icke störande verksamheter, men också ytor för att hantera dagvatten, grönstruktur, fritidsanläggningar och parkering. Tyngdpunkten i området är bostadsbebyggelse.

I kartan visar vi även ny och utvecklad mångfunktionell bebyggelse. Områdena omfattas av tätorternas centrum och de viktigaste kollektivtrafiknoderna. I de här områdena finns en blandning av service, icke störande verksamheter, handel, torgytor och bostäder med en hög täthet. Här prioriterar vi utåtriktade verksamheter och aktiviteter för att utveckla områdena till mötesplatser.

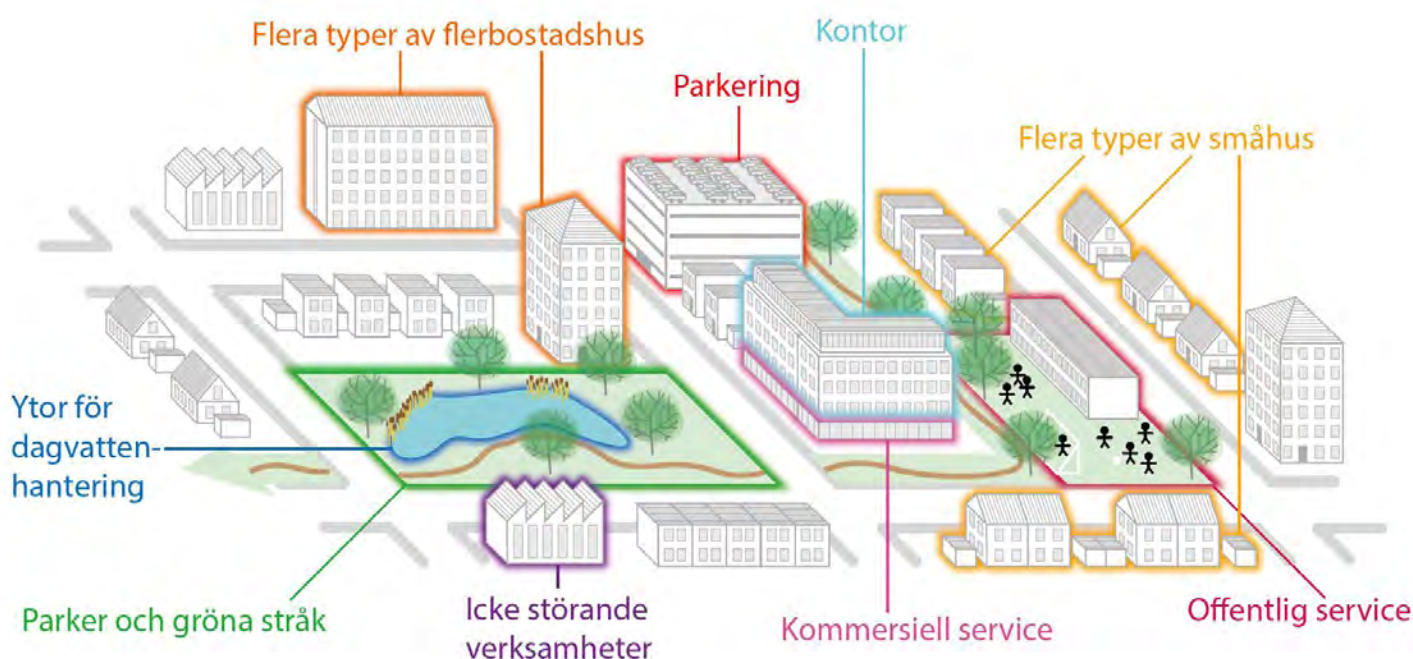
3.1.1 Bostäder

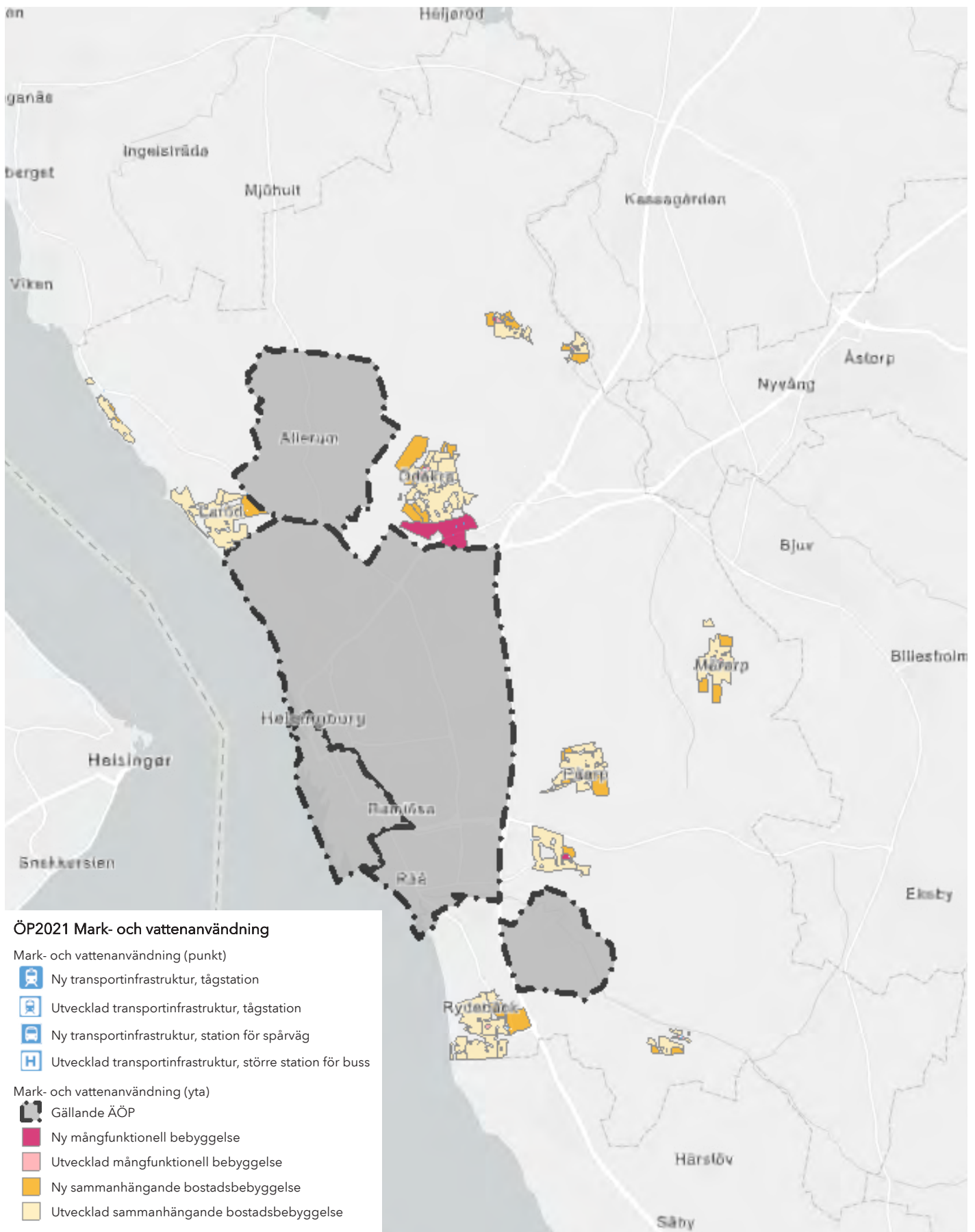
Vi strävar efter ett brett utbud och en blandning av olika bostadstyper, upplåtelseformer och storlekar för att möta helsingborgarnas behov av bostäder.

3.1.1.1 Bakgrund

Människors behov av bostäder varierar och för att kunna välja var i kommunen man vill bo oavsett familjesituation eller inkomst strävar vi efter att ha en blandning av bostadstyper i alla orter. Behoven ser olika ut i olika tätorter och är beroende av flera olika faktorer, däribland invånarnas inkomst och ålder samt vilka bostadstyper som finns i orterna idag. Behoven förändras även över tid. Vi strävar efter att det ska finnas ett hem för alla med god tillgänglighet, variation i pris, storlek, läge och upplåtelseform. Idag finns det flera orter där det är svårt att få tag på en bostad som passar för de behov som människor kan ha i flera av livets olika skeden. Det gäller såväl ungdomar, barnfamiljer och äldre. Eftersom det är ont om utrymme i centralorten behöver behovet av enfamiljshus (till exempel radhus, parhus och villor) i större utsträckning tillgodose i orterna utanför centralorten. Samtidigt finns det också ett behov av flerbostadshus, då några orter endast har enstaka lägenheter. Vi är även positiva till olika boendekoncept.

Vi behöver också jobba med att främja boendeformer som bidrar till att öka flyttkedjorna så att man frigör bostäder inom befintligt bostadsbestånd. På så vis kan småhus frigöras för barnfamiljer. En förhoppning är att ökade flyttkedjor ska frigöra bostäder för alla grupper i samhället, men det finns även studier som visar att kedjorna i många fall bryts innan grupper med låga inkomster inkluderas. Människor i resurs- och





Karta 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & mångfunktionell bebyggelse.

inkomstsvaga hushåll har svårast att ordna en egen bostad. Det är en prioriterad fråga för oss att se till att det finns passande bostäder som är yteffektiva och prisvärda för dessa hushåll.

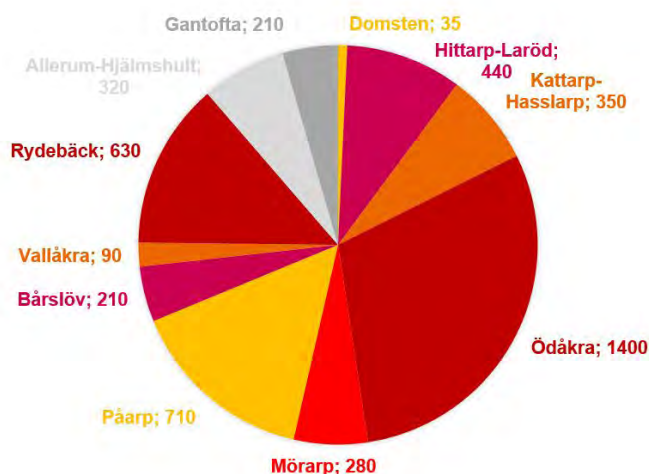
Under rubriken 2.1 Bebyggelse beskriver vi hur behovet av bostäder har tagits fram och våra ställningstaganden kring hur dessa ska fördelas. Vårt mål är att hela kommunen ska kunna ta del av utvecklingen när staden växer. Därför skapar vi plats för 30 procent av bostäderna utanför centralorten. Vi uppskattar att det finns ett behov av cirka 3800 nya bostäder utanför centralorten om vi räknar med 2,4 boende per lägenhet utanför centralorten. Av dessa kan vi hantera behovet av cirka 1000 bostäder genom pågående och gällande detaljplaner. Behovet av bostäder utanför centralorten behöver täckas av ÖP 2021 men också av FÖP Gantofta och ÅÖP Allerum-Hjälmskult.

I centralorten är förtätning ett viktigt verktyg för att vi ska kunna tillgodose behovet av bostäder. Förtätning innebär att vi ska bygga tätare på mark som redan är tagen i anspråk. Det kan vara genom att bygga till, bygga på eller att utveckla mark som inte används på ett resurseffektivt sätt genom att utgå från platsens förutsättningar och tillgodose människors behov av exempelvis grönytor, parkering och service samt mötesplatser, trygghet och sociala kontakter. Orterna på landsbygden har varierade förutsättningarna för detta, men även här är förtätning en viktig del i bostadsförsörjningen. Troligtvis rör det sig om projekt i den mindre skalan. Vi bedömer inte att möjligheten att genomföra detta är tillräckligt stor för att vi ska kunna begränsa utbyggnaden på jordbruksmark mer än vad vi redan gör i översiktsplanen.

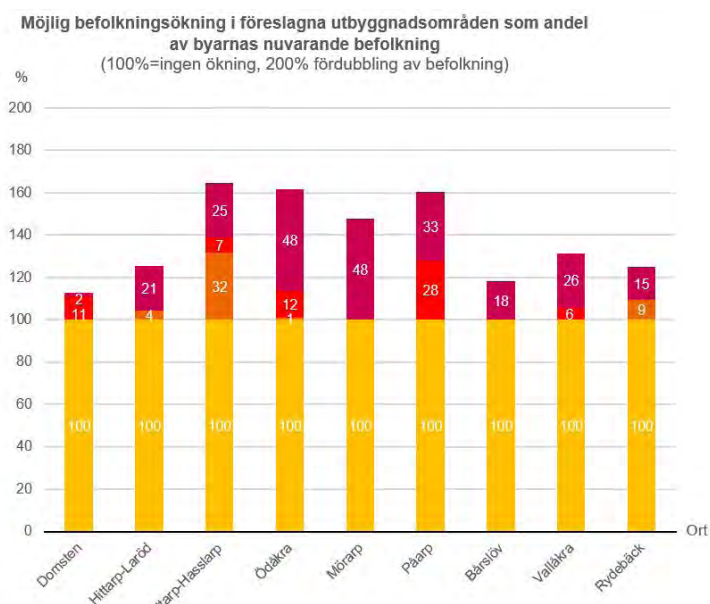
Hur mycket det är möjligt att bygga ut i varje ort beror på lokala förutsättningar, bland annat om det finns byggbar mark, viktiga naturvärden, ortens karaktär eller kapaciteten i befintlig infrastruktur som till exempel i vatten- och avloppssystemet. Det krävs stora investeringar i infrastrukturen för att möta behovet av framtida bebyggelse alternativt ett stort mått av innovation som avhjälper en ökad belastning genom smartare lösningar än de traditionella. Totalt föreslår vi ytor för 4200 nya bostäder i ÖP 2021. Av dessa är 170 stycken genom att förtäta de områden som vi pekat ut i den befintliga bebyggelsestrukturen. Behovet av bostäder utanför centralorten hanteras även av de båda översiktsplanerna FÖP Gantofta och ÅÖP Allerum-Hjälmskult. Tillsammans med dem föreslår vi ytor för totalt 4700 bostäder utanför centralorten.

I diagrammet nedan visar vi mängden bostäder som är möjlig att genomföra i våra föreslagna utbyggnadsytor. Även Allerum-Hjälmskult och Gantofta som inte omfattas av markanvändningsförslaget i ÖP 2021 visas i diagrammet.

Fördelning av föreslagna bostäder utanför centralorten



Översiktsplanen ger möjlighet till följande befolkningsökning i relation till befintlig befolkning i tätorterna:



För att säkerställa att vi gör plats för tillräckligt många bostäder samt att utbyggnaden sker på ett yteffektivt sätt föreslår vi olika tätheter i utbyggnadsområdena. Dessa har anpassats en översiktlig bedömning av förutsättningarna i respektive område. I kommande detaljplanearbete kommer det att göras en mer utförlig bedömning av platsens förutsättningar och det är först då som vi bedömer vilka bebyggelse typer som kan byggas, vilken höjd som är lämplig eller hur bebyggelsen ska utformas.

Det finns många olika sätt att beräkna täthet, men för att vi ska kunna sätta utbyggnaden i relation till bostadsbehovet har vi valt att räkna antalet bostäder per hektar för respektive område. Idag varierar tätheten i orterna utanför centralorten från 5 bostäder per hektar i glesa villakvarter upp till 60 bostäder per hektar i tät stationsbebyggelse. Eftersom varje ort har sin egen karaktär har vi anpassat tätheten i våra utbyggnadsområden efter 4 olika nivåer av täthet. Den nivå som vi föreslår i respektive

utbyggnadsområde finns att läsa i objektstexten om man klickar på en av ytorna i kartan, eller längst ned i stycket under rubriken 3.1.10 Vägledningstexter för sammanhängande bostadsbebyggelse och mångfunktionell bebyggelse. De 4 nivåerna av täthet illustreras nedan:

1. Gles småhusbebyggelse



Bebyggelsen innehåller främst friliggande och sammanbyggda enfamiljshus i 1-2 våningar. Bebyggelsen har en täthet på mellan 10-15 bostäder per hektar.

2. Tät småhusbebyggelse



Bebyggelsen innehåller främst sammanbyggda enfamiljshus och villor. Bebyggelsen har en täthet på mellan 15-25 bostäder per hektar.

3. Gruppbebyggelse



Bebyggelsen innehåller främst sammanbyggda enfamiljshus på kompakta tomter och flerbostadshus. Bebyggelsen har en täthet på 25-35 bostäder per hektar.

4. Stadsmässig bebyggelse



Bebyggelsen innehåller främst stadsmässiga sammanbyggda enfamiljshus och flerbostadshus som ligger nära gatan. Bebyggelsen har en täthet på minst 40 bostäder per hektar.

Beräkningarna är våra uppskattningar av hur många bostäder som ryms i olika bebyggelsestrukturer. Vi har gått igenom flera bostadsområden i orterna samt underlag från andra kommuner som grund för uppskattningen. Sedan har vi tagit fram en ungefärlig täthet för respektive bebyggelsestruktur, typologi. Med hjälp av storleken på respektive område har vi därefter beräknat antalet bostäder per område utifrån vilken eller vilka bebyggelsestrukturer som vi föreslår. För att få plats med skolor, närparker, områdesparker och dagvattenlösningar har vi dragit av ytor för detta från områdenas totala yta innan vi har beräknat antalet bostäder.

3.1.2 Bebyggelsens struktur

- Vi lokaliserar bebyggelse till lägen där den underlättar för människor att resa hållbart med gång, cykel och kollektivtrafik. Vi utformar bebyggelsen så att den skapar gena kopplingar och minskar avståndet mellan olika bebyggelsegrupper och viktiga målpunkter. Bebyggelsens struktur ska knyta an till viktiga stråk och bidra till att skapa flöden med fotgängare och cyklister genom bebyggelsen.
- Vi strävar efter ett tätare och mer effektivt markutnyttjande i orterna och tar så lite jordbruksmark i anspråk som möjligt.
- Vi är positiva till att förtäta befintliga områden genom att använda ytor som redan är ianspråktagna eller har låga biologiska och rekreativa värden. Platsens förutsättningar avgör om den är lämplig att förtäta och områdena ska ha god tillgång till solljus, grönska och attraktiva platser för barn och unga samt ge möjlighet till möten och kontakter mellan människor.
- Vi skapar varierade och trygga offentliga rum och gör det möjligt för barn att leka och utforska sin närmiljö på egen hand samt säkerställer att nya områden har god tillgång till både privata gårdar och offentliga grönområden. Alla oavsett bakgrund, ålder, kön, könsidentitet, etnisk tillhörighet, religion, funktionsnedsättning och sexuell läggning ska känna sig trygga i det offentliga rummet.
- Vi ska utgå från varje plats unika förutsättningar och nya tillägg ska ha ett eget uttryck och bidra till att stärka platsens karaktär och identitet. Vi ska se till så att historiska strukturer och planeringsideal som bidrar till ortens attraktivitet är synliga i ortens stadsbild.
- Vi ska se över planbestämmelserna i gamla detaljplaner för att ge möjlighet att förtäta befintliga områden.

3.1.2.1 Bakgrund

För att bygga en attraktiv och hållbar stad behöver vi ha plats för såväl bostäder som andra funktioner inom områden för sammanhängande bostadsbebyggelse. I dessa områden gör vi därför plats för offentlig och kommersiell service, dagvattenhantering, grönstruktur, icke störande verksamheter, kommersiell service, kontor samt parkering. Nya bostäder ska ligga i lägen där det finns en god tillgänglighet till arbetsplatser och andra målpunkter, för att främja hållbart resande, men även för att underlätta människors vardagsliv. Vi skapar en hög livskvalitet i en vardag där människor har social samvaro, kan skapa hemkänsla och trivsel utifrån sin egen livssituation samt har nära till rekreation och service.

När staden växer är det viktigt att utgå från platsen och dess unika förutsättningar. Kulturmiljöer och områden med gamla och nya arkitektoniska kvaliteter är viktiga tillgångar, och våra bevarandeprogram är underlag för den kommande planeringen. Genom att synliggöra historiska strukturer och äldre planeringsideal ökar vi läsbarheten i invånarnas boendemiljö och skapar orter som kan odla sin egen identitet och stolthet. När vi bygger ut områdena ska områdets karaktär och identitet vara utgångspunkter, där bland annat materiella och immateriella kulturvärden kan vägas mot andra intressen i planeringen. Att inspireras av områdets historia och människors berättelser skapar djup och förståelse för området. Framträdande byggnader som exempelvis äldre kyrkor och industribyggnader som har en lång förankring på orten är särskilt viktiga, men orternas karaktär påverkas till exempel också av enhetligt utbyggda områden som 60- och 70-talets villaområden i Rydebäck och Bårslöv. Kring dessa finns det en mångfald av berättelser som både kan berätta om människors livsöden, men också om de ideal, drömmar och förhoppningar som präglade de tidsepoker när de blev till. Täthet, skala och utformning påverkar vad orterna får för karaktär. Vi ska beakta detta när vi planerar och genomför framtida utbyggnader i orterna.

För att orterna ska växa på ett resurseffektivt sätt vill vi att det ska ske genom att förtäta befintliga områden. Vi har studerat orternas bebyggelsestruktur och tittat på bebyggelsekaraktärer för att se hur orterna kan förtätas. Lämpliga platser är exempelvis områden som har låga biologiska och rekreativa värden. De kan bland annat finnas utmed matargator och infarter eller på andra ytor som inte utnyttjas optimalt. Projektet 500K handlar om hur man kan skapa nytt liv i villastaden genom förtätning. I projektet visar man att det är möjligt att skapa ett långsiktigt och hållbart stadsbyggande med större variation av bostadsstorlekar och boendeformer inom befintliga småhusområden genom civila, småskaliga initiativ. En villafastighet kan till exempel

förtätas genom att ett befintligt bostadshus inreds med fler lägenheter, att man inreder komplementbyggnader, bygger till eller förtätar med fler byggnader på samma tomt. Platser som skenbart verkar betydelselösa kan ha ett kulturellt och identitetsmässigt värde.

Vi kan behöva se över bestämmelserna i befintliga detaljplaner för att ge möjlighet till förtätning. Det kan till exempel innebära att vi tar bort bestämmelser om hur många bostäder som bebyggelsen får innehålla eller att vi gör markanvändningen mer flexibel för att tillåta flera typer av markanvändningar. Ibland kan det även vara önskvärt att vi ser över andra bestämmelser som höjder, våningsantal eller exploateringstal.

Det är också viktigt att den nya bebyggelsen tillför något till områdena. Det kan exempelvis vara att den skapar en tryggare miljö utmed ett gaturum, att den markerar en plats eller bidrar till en högre kvalitet i bebyggelsen och områdets gestaltning. Vi ska inte förtäta på bekostnad av områdenas attraktivitet genom att ta bort betydelsefull grönska eller skapa mörka gårdsmiljöer. Det är positivt om närmiljön har ett eget uttryck samtidigt som den bidrar till igenkänning och hemkänsla som stämmer med platsens historia, identitet och karaktär.

Alla områden med sammanhängande bostadsbebyggelse ska också erbjuda lämpliga lekmiljöer för barn. Här är parker, grönområden och lekplatser nära bostäderna viktiga platser som barn ska kunna nå på ett tryggt sätt. Vårt mål när vi utvecklar våra orter är att maximera de områden där barn kan röra sig själva. Det innebär till exempel att vi anpassar hastigheten på gator samt knyter ihop områden med gröna stråk. För att utveckla barnvänliga orter krävs det därför att vi utformar hela bostadsområdenas struktur med ett barnperspektiv i åtanke.

3.1.3 Klimat

- Vi arbetar för att implementera ny teknik och lösningar samt utformar bebyggelsen på ett sätt som bidrar till en minskad negativ klimatpåverkan.

3.1.3.1 Bakgrund

Byggnadernas utformning, byggmetoder och materialval har stor påverkan på vilka utsläpp som staden ger upphov till. Vi har därför en viktig roll i vår samverkan med exploitörer och andra aktörer i bygg- och planeringsprocesserna både genom att sprida kunskap och genom att ta fram riktlinjer för kommande processer. Vi bör arbeta för att minska bebyggelsens klimatpåverkan genom att minimera byggnadernas energianvändning, genom att ta tillvara på restprodukter, återvinna och återanvända energi. Här utgör livscykelanalyser en viktig metod. För att

lyckas med detta krävs nära samverkan med universitet och högskolor, näringsliv, föreningar och invånarna för att hitta nya lösningar som kan bidra till en minskad klimatpåverkan.

Klimatförändringar ställer nya krav på hur vi planerar vår stad. Varmare somrar, längre och varmare värmeböljor, mer intensiva skyfall och blötare vintrar är faktorer som vi måste utgå ifrån inom stadsplaneringen. Sommaren 2018 var den varmaste sommaren någonsin, vilket aktualiserade stadsplaneringens roll för att motverka effekten av värmeböljor och så kallade urbana värmeöar. Urbana värmeöar uppstår på platser i staden som inte har tillräckligt med svalkande grönska, vatten, skugga eller luftcirkulation. När vi bygger ska vi därför se till att vi planerar in grönska som förutom att ge biologisk mångfald och rekreation, även levererar skugga och dagvattenhantering. Grönskan ska placeras så att effekten av värmeböljor blir så liten som möjligt. Hur vi placerar hus och utformar gårds- gatu- och offentliga miljöer spelar stor roll för hur robust staden är och för invånarnas hälsa och välbefinnande. I avsnitt 2.8 och 6.1 beskriver vi utförligare våra strategier för klimatanpassning.

3.1.4 Boende för särskilda behov

- När vi bygger nya vård- och trygghetsboenden ska vi lokalisera dem nära grönska och kollektivtrafik i centralorten eller i de prioriterade tätorterna. Det ska finnas ändamålsenliga boenden för dem som har möjlighet att bo kvar hemma.
- Vi lokaliserar boenden för äldre invånare eller för personer som behöver särskilt stöd nära grönska, och efter målgruppernas behov. När de boende inte behöver avskildhet lokaliserar vi boendena nära kollektivtrafik och service i centralorten eller i tätorterna.

3.1.4.1 Bakgrund

I Helsingborg ska vi erbjuda attraktiva boendemiljöer för olika stadier och situationer i livet. Vi ska göra det möjligt för alla att kunna ha sin egen bostad. Det ska vi göra genom att erbjuda olika typer av boende samt boende med smarta funktioner, anpassningar och stöd. Det kan också handla om att skapa exempelvis orienteringspunkter och landmärken.

I takt med att antalet äldre ökar, så ökar också behovet av hemvård. Vi bedömer att behovet av vårdboenden ökar med 50 procent till 2035. Detta innebär ett behov av 7-9 nya boenden inom kommunen. I Helsingborg ska det finnas bra och praktiska boenden för den som kan bo kvar hemma, och det stöd vi erbjuder ska alltid vara individuellt utformat. Kraven på boendena har också förändrats och vården kommer att bli mer och mer be-

roende av digitala verktyg. När vi planerar vårdboenden är det viktigt att ta hänsyn till att det finns tillgång till digital infrastruktur, p-platser och kommunala transporter samt att dessa är anpassade efter målgruppernas behov och på ett miljömässigt sätt.

Ibland lokaliserar vi vårdboenden nära skolor, förskolor eller andra platser där barn vistas. I dessa fall är det viktigt att utformningen av både skolan och vårdboendet anpassas så att de boende på vårdboendet inte störs av liv och rörelse från skolan samt att sjuktransporter kan ske avskilt från barnens lekmiljöer.

När staden växer behöver vi bostäder med särskild service för personer med olika typer av funktionsvariation, och vårt mål är att göra det möjligt för dem som bor där att leva ett självständigt liv. Vi tycker därför att gruppboenden, med lägenheter och tillgång till gemensamma lokaler samt serviceboenden, som integreras i flerbostadshus, bör placeras så att de boende har nära till service och mötesplatser, kollektivtrafik, grönområden samt välplanerade gång- och cykelstråk med tillgång till viloplats, inom de områden som pekas ut för sammanhängande bostadsbebyggelse. Ibland kan det finnas andra behov, när vi placerar boendet ska det därför ske efter det individuella perspektivet. Vissa människor kan exempelvis störas av buller eller ljud från folksamlingar. I sådana fall kan det vara lämpligt att lokalisera boendena till avskilda områden i orternas utkanter eller på landsbygden.

Vi uppmanar även andra aktörer att utveckla alternativa boendekoncept, till exempel trygghetsboende för äldre individer. Även vid placering av dessa typer av boenden är det viktigt att de boende har tillgång till service och mötesplatser, kollektivtrafik, grönområden samt välplanerade gång- och cykelstråk med tillgång till viloplats.

3.1.5 Bebyggelsens möte med landskapet

- Vi utvecklar ny bebyggelse där sammanhängande bostadsbebyggelse möter det omgivande landskapet genom att ta hänsyn till natur- och kulturlandskapets värden, använda en skala som tar hänsyn till betydelsefulla byggnadsverk, landskapets topografi, eller som inte bryter viktiga siktlinjer i jordbrukslandskapet och mot Öresund.
- I de områden som vi pekar ut som ny sammanhängande bostadsbebyggelse ska vi pröva en förändring av markanvändningen genom att ta ett samlat grepp i detaljplan.
- Mindre förändringar som tillbyggnad eller ombyggnad inom befintliga fastigheter kan prövas genom bygglov. I utkanten av orterna ska vi pröva områdena vid en sådan bygglovsprövning efter ställningstagandet för avsnitt 3.2 Landsbygd till dess att vi påbörjar en detaljplan.

3.1.5.1 Bakgrund

Bebyggelsens möte med landskapet är viktigt och orten flyttas successivt utåt när vi lägger till nya årsringar. Även invånarnas berättelser och minnen beskriver en tydlig koppling mellan orterna och deras landskap. För att skapa ett attraktivt möte med landskapet strävar vi efter en väl definierad övergång där gränsen mellan landsbygd och tätort är tydlig. Det kan till exempel handla om att bebyggelsen ska ramas in av trädridåer eller att bebyggelsen hålls låg i mötet med landskapet. Detta är viktigt även om vi kommer att lägga till nya etapper i framtiden. Vi strävar även efter att göra det möjligt för invånarna att röra sig ut i landskapet. För att inte överskugga viktiga byggnadsverk, exempelvis Spritfabriken i Ödåkra, eller viktiga topografiska drag i landskapet som Landborgen så håller vi bebyggelsen låg i orternas utkanter.

De områden som vi pekar ut som sammanhängande bostadsbebyggelse får ett ökat bebyggelsestryck, vilket kan leda till att vi får frågor om att göra avstyckningar eller nya förslag till bebyggelse. För att en utbyggnad ska kunna ske på ett långsiktigt hållbart sätt ska en utbyggnad i regel prövas genom en ny detaljplan. I vissa fall när det gäller mindre förändringar kan det vara lämpligt att vi prövar en sådan utveckling genom bygglov. Det kan exempelvis röra sig om att någon på en befintlig gård eller bostad vill göra en mindre tillbyggnad, ombyggnad eller liknande. Detta är endast lämpligt om förändringen inte har någon märkbar påverkan på övrig bebyggelse- eller trafikstruktur. Om bygglovsprövningen ska göras innan utbyggnadsområdet har blivit detaljplanelagt och om det ligger ute i jordbrukslandskapet ska prövningen ske mot ställningstagandena under avsnitt 3.2. Landsbygd.

3.1.6 Centrum och stationsområden

- Vid centrum samt större stationer för tåg, buss eller spårväg strävar vi efter en högre täthet och en blandad markanvändning med bostäder, icke-störande verksamheter samt offentlig och kommersiell service som kultur, vård eller handel.
- Vid centrum samt större stationer för tåg, buss eller spårväg skapar vi trygga levande miljöer. Vi överbryggar barriärer och skapar förutsättningar för möten genom att knyta ihop de offentliga rummen med attraktiva gång- och cykelstråk.
- Kvarter och byggnader i lokala centrum ska vara flexibla inför framtida behov. Det kan innebära att de är förberedda för att service, andra funktioner eller mötesplatser kan utvecklas successivt, främst i bottenvåningar.
- Vi värnar utrymme och utvecklingsmöjligheter för dagligvaruhandel på platser med stora flöden av människor och ett lokalt upptagningsområde.

- Vi ska möjliggöra utveckling av våra två befintliga handelsplatser Centrum och Väla så att båda fortsatt är attraktiva handels- och mötesplatser. Vi planerar inte för nya större etableringar utöver dessa.

3.1.6.1 Bakgrund

Mångfunktionell bebyggelse, det vill säga våra lokala centrum och stationsområden i tätorterna har en viktig funktion som mötesplatser i människors vardag. Alla behöver ha tillgång till olika vardagsfunktioner och fler människor behöver kunna nå sin dagliga service med olika slags färdmedel. Lokala centrum har olika utmaningar och förutsättningar för att klara sin tillvaro med ett vikande kundunderlag och konkurrens från butiker i bilorienterade lägen. Det finns anledning att tro att lokala centrum och stationsområden delvis kan få nya funktioner, betydelse och annorlunda innehåll framöver när människor får andra prioriteringar och behov av ett enklare, mer tillgängligt vardagsliv. De behöver ha en högre täthet och större koncentration av service även i framtiden. De måste vara flexibla platser med utrymme för att funktioner kan utvecklas och anpassas efter behov, vilket kan vara en utmaning. Fysisk planering kan skapa förutsättningar som ger möjlighet att samlokalisera befintliga funktioner med nya som uppstår. Det kan skapa förutsättningar för den långsiktiga utvecklingen av lokala centrum och stationsområden i samverkan med de aktörer som fattar beslut om lokaliseringar, fastighetsägare, handlare och andra verksamhetsutövare.

I lokala centrum och stationsområden i våra tätorter ska vi prioritera plats för dagligvaruhandel och genom att testa nya innovativa lösningar. Funktionen i lokala centrum kan också komma att förändras genom en ökad e-handel som ger ett annorlunda flöde av varor och paket för leverans till exempelvis leveransboxar, så kallade microhubbar eller likande koncept. Den urbana miljöns kvalitet förväntas bli avgörande när konsumenten ska välja var inköpen ska ske och byggnadernas bottenvåningar har stor betydelse för att skapa en levande stadsmiljö. Utformningen av lokalerna måste vara flexibel så att de kan hantera olika slags varor och leveranser samt tillåta att service och aktiviteter utvecklas successivt. I takt med att vi storhandlar mer livsmedel på nätet bedömer man att dagligvaruhandeln kommer att etablera sig närmare konsumenten med en ökad andel livsmedelsbutiker för kompletterande och snabba inköp. Möjligheten att samlokalisera och samnyttja ytor kan stärka dragningskraften och livskraften i lokala centrum och stationsområden. Det kan innebära att vi kombinerar offentlig och kommersiell service med aktiviteter, kultur och mötesplatser. Som kommun har vi god möjlighet att påverka och prioritera lämpliga platser för våra offentliga verksamheter som bibliotek, aktiviteter, träffpunkter, förskolor och liknande.

För att ett lokalt centrum och stationsområde ska ha långsiktig livskraft måste det ha ett centralt läge nära tätbefolkade bostadsområden och ha en god tillgänglighet för besökare med såväl bil som andra färdslag. Vi ska prioritera oskyddade trafikanter genom låga hastigheter och säkra passager så att de enkelt ska kunna nå centrum eller stationsområden utan att korsa barriärer, från bostaden eller på vägen hem. Det blir bekvämt och attraktivt för invånarna samtidigt som verksamheterna kan stödja varandra och utvecklas genom att ligga nära andra målpunkter. Centrum och stationsområden är viktiga mötesplatser där det ska finnas trygga, trivsamma och attraktiva offentliga rum där människor kan vistas. Platser bör till sin struktur och sitt innehåll anknyta till sådant som har haft och har betydelse för invånarna. Det är viktigt att de har en tätare bebyggelse som kan skilja sig från omgivningen i den övriga tätorten. I flera av tätorternas centrum och stationsområden kan det vara möjligt att bygga något högre än i övriga delar av tätorten så länge det sker med hänsyn till ortens karaktär. Platsens unika förutsättningar är i slutändan det som avgör höjder och utformning.

Det är en utmaning att hänga med i handelns snabba utveckling och omstrukturering och att planera långsiktigt för dess konsekvenser. Omvandlingen är en följd av att vi har en ökad digitalisering, globalisering och automatisering som möjliggör nya kundbeteenden, nya affärsmodeller, ökad transparens och internationell konkurrens. Näthandeln tar en ökande andel av inköpen och underlättar möjligheten att uträtta ärenden utan att resa. Även klimathotet påverkar våra konsumtionsmönster. Detaljhandeln spelar en viktig roll för människors dagliga liv i staden och dess tätorter, både praktiskt i vardagen men också genom att skapa möjligheter till möten, liv och rörelse på gator och torg. Handel och annan service påverkas av stadens och tätorternas strukturer och innehåll, byggnader och lokaler, gatunät, kollektivtrafik samt målpunkter som skapar rörelsestråk och kundunderlag. För att kunna skapa ett mer hållbart samhälle är det viktigt att vi har lättillgänglig service som kan nås av olika slags samt hållbara färdslag.

Våla Handelsområde är en viktig handelsnod i Helsingborg och i regionen och utgör såväl en mötesplats som en betydande arbetsgivare. Att det finns externhandel i kommunen påverkar även handeln i våra stadsdelscentrum. För att undvika att påverka dessa negativt skapar vi inte några nya externa handelsområden. Handeln i stadskärnan och vid Väla påverkas av en ökad e-handel, en ständigt pågående strukturomvandling och urbanisering som ger möjlighet att utveckla nya affärskoncept. Det har även lett till att en del externa handelsområden breddar

sitt utbud med flera olika typer av verksamheter, kontor, offentlig service och aktiviteter samt får dem att bli mer av stadsdelsområden som efterliknar stadskärnans egenskaper, och förtätas med exempelvis bostäder. Det finns önskemål om detta även i Väla som nyligen har lanserat en vision om ett framtida utbud av upplevelser, events och tjänster. En utveckling med fler markanvändningar kan stärka Välas position som en attraktiv regional destination och mötesplats, men innan en utveckling kan börja behöver vi undersöka framtida proportioner mellan centrum- och externhandeln och beskriva vilka konsekvenser som olika typer av markanvändning har för stadskärnan. Större ändringar gör vi förslagsvis genom en ändring av översiktsplanen, med planprogram eller med andra styrdokument som kan hantera områdets övergripande struktur.

3.1.7 Förskola och skola

- Vi lokaliserar skolor och förskolor nära bostäder med god tillgänglighet för gång, cykel och kollektivtrafik för att underlätta hållbart resande i vardagen för elever, föräldrar och personal.
- När vi planerar nya bostäder ska vi uppmärksamma nuläge och kapacitet i omgivande skolor och förskolor tidigt i processen.
- Det ska finnas natur, park och andra gröna friytor med kvaliteter inom gångavstånd från grundskola och förskola som verksamheterna kan använda i den dagliga undervisningen.
- Vi använder ytor för skola och förskola på ett effektivt sätt under dygnets olika timmar, och de ska om möjligt samlokaliseras eller samnyttjas med varandra, med annan offentlig service och aktiviteter.
- Vi skapar goda, gröna utemiljöer med hög kvalitet och tillräcklig friyta i skolor och förskolor enligt Helsingborgs riktlinjer för skolgårdar och förskolegårdar.

3.1.7.1 Bakgrund

Vårt uppskattade behov av skola och förskola är beroende av kapaciteten i våra befintliga lokaler, bostädernas utbyggnadstakt, elevernas framtida sökmönster, hur skolsystemets är utformat med mera. Vi behöver skapa totalt 8 nya förskolor och 1 – 2 nya skolor inom våra områden för ny sammanhängande bostadsbebyggelse. Några av dem medges redan i gällande detaljplaner. Vi kan troligtvis tillgodose det utökade behovet av skolplatser i de flesta av orterna genom att bygga om eller bygga nytt inom befintliga skolfastigheter. Därför måste vi värna ytor för detta.

Tillgången till och kvaliteten på kommunal service som skola och förskola är viktig när människor väljer bostadsort. I den växande hållbara staden måste vi se till

att barn har möjlighet att gå i skola i sitt närområde och att kunna nå den på ett tryggt och säkert sätt med gång, cykel eller kollektivtrafik. Det är också grundläggande att barn har möjlighet till en aktiv vistelse utomhus som stimulerar deras lärande, fysiska hälsa och fantasi. Planering av service som skolor och förskolor måste ske i samma takt som staden växer och vi måste tillgodose att det finns skolplatser i barnets närområde. Tiden är en utmaning, det vill säga att bedöma när bostäder kommer att byggas eftersom det är styrt av marknaden. Det tar två år att bygga en skola, utöver tid för att ta fram och anta en detaljplan innan byggstart. Vi måste väga riskerna med att få dyrbar överkapacitet av skollokaler om bostäderna aldrig byggs, mot att vi får brist på nödvändiga skolplatser om människor hinner flytta in i ett nytt område innan skolan är färdig. Vi behöver också hitta och reservera tillräckligt stora och lämpliga platser för skolor och förskolor när vi förtätar i befintliga områden. Fler utmaningar är att barn behöver måttlig fysisk aktivitet dagligen, medan tendensen i samhället är att dagens barn rör sig på ett annat sätt jämfört med tidigare generationer. Antalet elever varierar i ett genomsnittligt område och årskullarna påverkas även av att en betydande andel av eleverna väljer en annan skola än sin närområdesskola, vilket ger en osäkerhet. Skolor och förskolor ska finnas nära, där barnfamiljerna bor. Framtida skolor och förskolor ska kunna tillkomma både i befintliga täta strukturer och i nybyggda områden. Det kräver tillräckligt stora sammanhängande ytor för byggnader och utemiljöer samt säkra gång- och cykelvägar. Det är positivt om lokaler eller platser för skola och förskola är flexibla för att kunna användas även för andra ändamål vid behov.

Skol- och förskolegårdar är viktiga platser i barnens vardag där vi kan tillgodose deras behov av utevistelse, möten och aktiviteter. Därför behöver vi skapa möjligheter för att ge dem en varierad och funktionell utemiljö som är inkluderande och stimulerande och samtidigt är lämplig för pedagogisk verksamhet med grönska och tillräckligt stora friytor. En attraktiv utemiljö i skolan eller förskolan innebär att gården måste vara tillräckligt stor och flexibel samt ha en innehållsmässigt hög kvalitet. Det måste finnas möjligheter till kreativitet och fritt skapande genom att alla ytor inte är tillrättalagda. Skol- och förskolegårdar ska tillgodose barns olika behov och motverka stereotyper. För att tillgodose detta planerar vi utemiljöer utifrån bland annat Helsingborgs riktlinjer för skolegårdar och förskolegårdar (2019) med dess fem grundläggande kvaliteter för att säkerställa att utemiljön har tillräcklig storlek, hög kvalitet, variation och ett högt lekvärde. När vi planerar skolor och förskolor i områden där det finns tillgänglig yta ska vi tillämpa Boverkets rekommendationer.

Vill vi samnyttja mark och lokaler så att vi använder resurserna så effektivt som möjligt och skapar positiva effekter och mervärden i våra tätorter och stadsdelar. Skol- och förskolegårdar kan vara en resurs för elever på fritiden, och genom att medvetet lokalisera aktivitetsytor kan vi bland annat minska skadegörelse. Det är positivt om vi bygger på höjden i befintliga byggnader, men vi kan även samnyttja lokaler för olika funktioner och ge möjlighet till möten mellan generationer, mellan människor från olika platser, mellan offentlig service och ideella krafter med mera. Närliggande grönområden samt lek- eller idrottsplatser kan ge mervärde som komplement och utflyktsmål för skolor och förskolor. Om det går att samnyttja skolegård och gröonstruktur, och om barnen kan nå grönstrukturen på ett tryggt sätt utan att korsa barriärer, är det möjligt att vi accepterar mindre ytor än de vi rekommenderar för skolegård. En ökad användning av parkmark innebär samtidigt att slitaget ökar vilket ställer särskilda krav på drift, skötsel och finansiering.

Vi planerar optimalt för skolor med 550 elever per enhet med nuvarande förutsättningar. Skolan behöver ha tillgång till en idrottshall på cirka 3000 m2 inklusive parkering i närområdet som ska kunna samnyttjas genom trygga och säkra gång- och cykelvägar mellan skola och hall. För en förskola räknar vi optimalt med 150 – 200 elever per enhet. Utgångspunkterna är baserade på skol- och fritidsförvaltningens behov av att tillgodose verksamheternas krav.

3.1.8 Fritid och aktiviteter

- Vi lokaliserar nya idrottshallar och platser för utomhusaktiviteter nära befintliga och nya bostäder samt skolor.
- Vi stärker befintliga områden för rekreation, idrott, kultur och lek samt värnar för invånarnas framtida behov av aktiviteter.
- Vi ger möjlighet för barn, unga och vuxna att idrotta och leka i närområdet genom att skapa förutsättningar för spontana och organiserade aktiviteter på till exempel utegym, löparslingor med mera.
- Vi underlättar för barn och vuxna att ha en aktiv vardag genom att skapa säkra gång- och cykelvägar helst i gröna stråk som integrerar olika områden eller stadsdelar.
- Vi skapar möjligheter för vardagsmotion och möten mellan människor genom att samnyttja funktioner och kombinera olika slags aktiviteter på samma plats.
- Vi skapar förutsättningar för att fysiska mötesplatser ska vara spridda och tillgängliga i olika delar av staden.
- Större besöksintensiva anläggningar för aktiviteter ska ligga så att besökare har möjlighet att nå dem med hållbara resor.
- Platser för barn och ungas uteaktiviteter ska ha en god ljudmiljö.

- Fritidsaktiviteter som skapar buller bör lokaliseras till redan bullerpåverkade områden.
- När vi fördelar resurser och mark ska vi beakta olika idrotters behov utifrån ett normkritiskt tillgänglighets- och jämställdhetsperspektiv så att barn och vuxna kan delta på lika villkor och ha lika tillgång till aktiviteter och anläggningar.

3.1.8.1 Bakgrund

Vi behöver skapa totalt 2 stycken nya idrottshallar inom områden för ny sammanhängande bostadsbebyggelse. Det finns redan utrymme för idrottshallar i gällande detaljplaner som inte är utnyttjade. Utöver detta kan vi behöva ersätta äldre befintliga idrottshallar vid behov. Vi behöver därför värna ytor för detta inom bland annat befintliga idrottsområden eller där vi bedömer att det är lämpligt.

Att vara aktiv handlar om att ägna sig åt fysisk organiserad eller spontan träning samt vardagliga aktiviteter som att cykla, promenera eller leka. Att vara aktiv kan också handla om att engagera sig i en förening, att mötas och bryta perspektiv med andra människor och liknande. Alla slags aktiviteter har potential att bidra till levande och trygga boendemiljöer. Därför är det positivt om det finns en jämnare geografisk spridning och ett utbud av kultur eller fysisk aktivitet i olika delar av staden. I de platser där vi planerar för aktiviteter ska alla kunna mötas på lika villkor oavsett ålder, kön, könsidentitet, etnisk tillhörighet, religion, funktionsnedsättning, sexuell läggning samt socioekonomisk eller kulturell tillhörighet.

Platser för aktiviteter är viktiga mötesplatser där människor kan mötas mer kravlöst än på andra ställen och måste vara trygga miljöer som inte begränsar människors möjlighet att delta. Vi kan skapa bra platser för aktivitet genom att ta reda på användarnas behov, exempelvis genom att ha dialog med dem. Biblioteket är ett exempel på en viktig fysisk plats och samhällsbärande funktion. En öppen plats där alla kan vara utan kostnad, som bidrar till att förmedla kunskap samt ge demokratisk tillgång till information.

Aktiviteter har många positiva effekter som mentalt välbefinnande, starkare immunförsvar samt bättre kondition och hälsa vid fysisk aktivitet. Det är konstaterat i undersökningar att flickor generellt rör sig mindre än pojkar, flickor med utländsk bakgrund rör sig mindre än flickor med svensk bakgrund, hbtq-personer rör sig mindre än heterosexuella, personer med funktionsnedsättningar rör sig mindre än personer utan funktionsnedsättning. Fysisk aktivitet kan även variera mellan olika delar av staden vilket är en utmaning att hantera när vi planerar för aktiviteter ur ett övergripande perspektiv.

Eftersom vi lever i en attraktiv region i en stad som växer måste vi få plats med fler människor och fler aktiviteter på samma yta. Förtätning innebär att vi behöver samordna olika slags aktiviteter och samnyttja ytor för både spontan och organiserad fysisk aktivitet, såväl inomhus som utomhus i våra stadsdelar och tätorter. Det innebär även att det ska finnas tillgängliga mötesplatser för civilsamhällets föreningar, ideella organisationer och frivilliga krafter, såväl organiserade som löst sammansatta grupper. Exempel på platser där det är lämpligt att samordna aktiviteter är inom den markanvändning som vi i översiktsplanen kallar för mångfunktionell bebyggelse, se avsnitt 3.1.6 Genom att medvetet lokalisera och skapa möjligheter för ett brett utbud av aktiviteter kan vi öka människors livskvalitet och bidra till attraktiva levande miljöer i stadsdelar och tätorter. Aktiviteterna ska locka till möten mellan människor av olika ålder, bakgrund och platser. Platserna kan utformas på ett sådant sätt att de inte förstärker stereotypa föreställningar om olika grupper av människor.

Platser för aktivitet eller offentlig service kan dra större nytta genom att finnas i anslutning till varandra. Vi kan öka tillgängligheten genom att samla fler målpunkter på samma plats och utforma flexibla lokaler med modern teknik som kan användas effektivt under större delar av dygnet. På så vis skapar vi möjligheter för att möta framtidens skiftande behov. Det gör även att samhällets resurser kan användas på ett bättre sätt, exempelvis om man samnyttjar idrottshallar och samlingslokaler, träffpunkter och bibliotek eller liknande. Översiktsplanens övergripande skala specificerar inte vilken mark som ska användas för föreningslivets lokaler, men den fysiska planeringen kan skapa förutsättningar för att människor ska nå platserna på ett hållbart, säkert och tryggt sätt. Människor är mer benägna att vara aktiva om de kan motionera nära hemmet eller arbetsplatsen. Därför måste aktiviteterna kunna nås på ett hållbart, säkert och tryggt sätt med gång, cykel eller kollektivtrafik. Vi ser även en ökning av nya slags fysiska aktiviteter som ofta är spontana och självorganiserade. Utövarna vill att det ska vara flexibelt, enkelt och tidseffektivt att vara aktiv. Vi ska därför uppmuntra till spontana aktiviteter genom att göra dem synliga och tillgängliga i närområdet. Utbudet ska rikta sig till en bred målgrupp av människor och gärna testa nya lösningar som är anpassade utifrån nya slags behov. Det kan bland annat innebära att det ska finnas flexibla ytor utan fast utrustning, till exempel aktivitetsfält, motionsspår och liknande, men även utegym och näridrottsplatser som gör att barn och unga kan mötas och ha en aktiv fritid.

Vi vill skapa möjligheter till att utveckla säkra och attraktiva aktivitetsstråk som utifrån lokala

förutsättningar förbinder lokala platser, eller målpunkter, som idrott, kultur, rekreation, bibliotek, service, utbildning med mera. De kan stärkas och förtydligas genom att finnas i ett sammanhang tillsammans med varandra. Aktivitetsstråken kan ge nya kvaliteter i befintliga stadsdelar eller i nya områden. De ska skapa förutsättningar och locka människor att röra sig, mötas och vara aktiva i rekreativa gröna stråk med aktiviteter i närområdet. De kan knyta ihop olika platser med exempelvis gång- och cykelstråk där människor kan förflytta sig säkert utan att behöva korsa barriärer. För att fler människor ska ha tillgång till stadens rum är det även viktigt att de kan röra sig och vara aktiva såväl inom som mellan olika stadsdelar. Att skapa stråk, kopplingar och överbrygga barriärer är centralt för att få socialt hållbara stadsmiljöer där invånarna kan samspeka och möta andra människor, ha ett fungerande vardagsliv, upplevelser, gröna miljöer med mera.

När vi planerar nya områden ska vi tidigt identifiera behov samt peka ut och prioritera större ytor för aktiviteter eller anläggningar som kan vara svåra att hitta plats för i täta områden i efterhand. Besökare ska enkelt kunna nå aktiviteterna med hållbara resor från andra delar av staden och regionen. När vi planerar nya bostäder, skolor, eller förskolor ska vi säkerställa att det finns tillräckligt stora friytor för invånarnas utevistelse, aktiviteter, lek och samvaro. Genom att fler aktiviteter sker på samlade gemensamma ytor ökar också risken för störningar vilket gör att vi även måste tillgodose människors behov av stillsamma platser för lugnare aktivitet och vila. Vi hanterar exakt placering och gestaltning av mindre ytkrävande aktiviteter som lekplatser, utegym med mera inom detaljerade handlingsplaner och efterföljande skeden inom fysisk planering. Det kan ske genom dialog, samverkan samt komplettering med insatser inom andra verksamheter som också påverkar exempelvis barns möjlighet att vara fysiskt aktiva och delta i föreningslivet. Fysiska mötesplatser för föreningslivet kan förverkligas inom olika typer av markanvändning vilket översiktsplanen inte råder över. Det bygger även på ett lokalt engagemang hos dem som representerar verksamheten, vilket innebär att vi behöver ha dialog om möjligheter, behov och finansiering i efterföljande planering eller i andra relevanta sammanhang.

3.1.9 Genomförande

Vi fördelar 30 procent av den förväntade befolkningsökningen till orterna utanför centralorten. Under de senaste åren har befolkningsökningen varit störst i centralorten och tillväxten utanför centralorten har varit betydligt lägre. Det finns flera utmaningar kring hur utbyggnaderna ska genomföras och för att få till den önskade byggnationen måste vi hitta nya arbetsätt och samarbetsformer.

Utanför centralorten ligger ungefär 1200 av utbyggnadsområdenas bostäder i anslutning till trafikerade järnvägar och vägar. Att hantera trafikbuller och samtidigt skapa goda bostadsmiljöer i dessa lägen kommer att bli en stor utmaning framöver. I många fall rör det sig om statliga vägar. I pågående arbeten med detaljplaner i bland annat Påarp finns det stora utmaningar i att hantera buller och de lösningar som krävs är svåra att täcka genom de intäkter som vi vanligtvis får genom en exploatering. Det finns liknande utmaningar i viktiga utbyggnadsområden i Påarp, Mörap, Rydebäck, Kattarp, Hasslarp och Laröd. Om vi ska lyckas fördela 30 procent av de nya bostäderna till våra tätorter utanför centralorten krävs det att vi utvecklar våra samarbeten med Trafikverket samt att vi arbetar vidare med hur vi ska finansiera bullerlösningarna i orterna efter att översiktsplanen är antagen.

En av anledningarna till att orterna inte har vuxit så mycket som de har potential att göra är att bostadspriserna i vissa av orterna är förhållandevis låga. Detta innebär att det är svårt för exploatörer att finansiera nya utbyggnader i några av orterna. Denna utmaning berör ungefär 440 av de bostäder som finns i utbyggnadsområdena i ÖP 2021. Utmaningen är dessutom större i de fall där det finns ett behov av andra boendeformer än friliggande villor, då de har visat sig vara svårare att finansiera. För att kunna få till den önskade utbyggnaden i dessa orter behöver vi jobba med att öka attraktiviteten i samarbete med de boende och andra aktörer. Här kan invånarnas erfarenheter och berättelser bli en tillgång för att skapa andra typer av mening till platser som kanske präglas av förutfattade meningar. Det kan också innebära att just dessa platser kan bli föremål för nya och mer innovativa tänkanden kring hur platser skulle kunna användas och gestaltas.

I några fall kan även markföreningar innebära utmaningar för att genomföra planen. Tyvärr upptäcker man föreningar under själva genomförandefasen och ibland kan närliggande föreningar ha spridit sig mer än vad vi känner till, vilket av naturliga skäl är svårt att redovisa. Bland kända inventeringar berörs cirka 530 av de föreslagna bostäderna i Påarp och Rydebäck. Möjligtvis skulle även ytterligare 150 föreslagna bostäder kunna bli berörda av närliggande föreningar i Laröd.

För att orterna ska kunna växa i den takt som vi önskar krävs det även att vi gör investeringar i teknisk infrastruktur vilket ofta är kostsamt. Det gör att vi kan behöva prioritera utbyggnaden under några år till en viss ort som då byggs ut med en förhållandevis hög takt för att därefter inte växa alls under en period.

Att genomföra utbyggnadsområdena påverkas i liten utsträckning av begränsningar i elnätet. Detta gäller endast Påarp och Bårslöv där en ny nätstation behöver byggas ut innan en utbyggnad kan ske. Det berör cirka 400 av de föreslagna bostäderna i de båda orterna.

Inga av utbyggnadsområdena riskerar att inte kunna genomföras på grund av uteblivna investeringar i fjärrvärme. Ur ett hållbarhetsperspektiv är det dock önskvärt att vi beslutar om att påbörja en utbyggnad av Östra Rydebäck. En beskrivning av detta finns i avsnitt 4.9.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse.

I flera av orterna krävs det investeringar i VA-nätet eller/och nya anläggningar för att hantera dagvatten. I Bårslöv, Mörrarp och Vallåkra behöver vi skapa sådana innan vi kan påbörja en utbyggnad. Detta berör cirka 680 av de föreslagna bostäderna i de tre orterna. Eventuellt är en utbyggnad av VA-nätet också nödvändig i Påarp. Det innebär i sådana fall att ytterligare cirka 700 bostäder är berörda. Mer information om den tekniska infrastrukturen finns i avsnitt 3.7 Tekniska anläggningar.

De komplicerade frågorna kring att genomföra översiktsplanen ställer nya krav på vårt samarbete såväl över förvaltnings- och bolagsgränser men också med den privata sektorn. De flesta bostäderna kommer att byggas av privata exploatörer och cirka 2200 av de bostäder som finns i översiktsplanen ligger på privata fastigheter. För att genomföra översiktsplanens utbyggnadsområden krävs det långsiktiga processer med ett långsiktigt engagemang där målet inte bara syftar till att tillgodose ett bostadsbehov utan också att ta hand om de utmaningar som finns i de olika orterna.

Vissa delar av planförslaget har vi väldigt liten rådighet över – till exempel de olika orternas centrum. Även om vi kan förbereda de fysiska förutsättningarna betyder det inte att det finns ett marknadsmässigt intresse för att till exempel etablera livsmedelshandel, och inte heller att det finns ett kundunderlag. Men i samarbete med fastighetsägare, näringsidkare och föreningar kan vi arbeta för att förbättra funktionen, utbudet av aktiviteter och marknadsföringen av orternas centrum.

3.1.10 Vägledningstexter för sammanhängande bostadsbebyggelse och mångfunktionell bebyggelse

Det finns unika vägledningstexter för respektive område för sammanhängande bostadsbebyggelse och mångfunktionell bebyggelse. Du kan läsa dem om du klickar på ytan i i markanvändningskartan i karttjänsten eller i listan bland bilagorna i detta dokument.

3.2 Landsbygd

3.2.1 Generellt landsbygd

- På landsbygden prioriterar vi jordbrukets långsiktiga intressen. Åtgärder som genomförs ska inte försvåra brukande av jordbruksmark eller annan jordbruksverksamhet.
- Omlandet kring centralorten och tätorterna ska fortsätta vara landsbygd. Mötet mellan stad/tätort och landskap ska vårdas och vi ska behålla handlingsfrihet för att kunna bygga ut centralorten och tätorterna i framtiden. Landskapliga mellanrum och siktlinjer i landskapet ska värnas.
- På landsbygden prioriterar vi verksamheter som är kopplade till jordbruket och verksamheter som stärker en levande och attraktiv landsbygd. Vi ska utveckla den potential som Helsingborg och nordvästra Skåne har när det gäller besöksnäringen.
- Vi tar tillvara landsbygdens natur- och kulturmiljövärden. Vi ska värna siktlinjer och vyer i landskapet och identifierade landskapskaraktärer ska vara en utgångspunkt när vi prövar projekt.
- För bebyggelsemiljöer med särskilda kulturmiljövärden ska vi upprätta områdesbestämmelser för att bibehålla värdena.

Tillämpa även ställningstaganden i 3.2.2 Bebyggelse på landsbygden samt allmänna intressen i avsnitt 5 Riksintressen och andra värden samt avsnitt 6 Kommunala hänsynsområden.

3.2.1.1 Bakgrund

En stor del av Helsingborgs kommun är landsbygd. Det är ett produktionslandskap som samtidigt rymmer attraktiva boendemiljöer, möjligheter för verksamheter och där det finns stora natur-, kultur- och rekreationsvärden. Det finns ett ömsesidigt beroende och en växelverkan mellan stad, tätorter och landsbygd. Landsbygden erbjuder oss bland annat historisk förankring och rekreation för tätorternas invånare samt för turister och besökare. Människor som bor på landsbygden använder i sin tur utbudet av arbete och service i tätorterna, men de saknar oftast möjligheter att resa hållbart och är beroende av bil för att kunna nå arbete, skola, vård, handel och fritidsaktiviteter i vardagslivet. De invånare som bor i tätorterna använder också bilen för att nå många av landsbygdens möjligheter till rekreation och besöksmål.

Landsbygd kan definieras på många sätt. All landsbygd i Helsingborg är stadsnära landsbygd enligt Region Skåne, som har delat in Skåne i olika zoner. I Helsingborg anges centralorten Helsingborg, Hittarp-Laröd, Ödåkra och Rydebäck som stad, eftersom de är, eller ingår i, tätorter

som har fler än 3000 invånare. Resten av kommunen är så kallad stadsnära landsbygd, där invånarna har mindre än 15 minuters bilresa till en tätort med minst 3000 invånare. Närheten till service och arbetsplatser gör att hela landsbygden är attraktiv för ny bebyggelse och har ett högt bebyggelsestryck.

Landsbygd kan definieras på många sätt. Region Skåne har delat in Skåne i följande zoner:

Stad: <3 000 invånare

Stadsnära landsbygd: <15 min med bil till stad

Landsbygd: 15-45 min med bil till stad

Glesbygd: >45 min, i Skåne endast Ven och Ivön

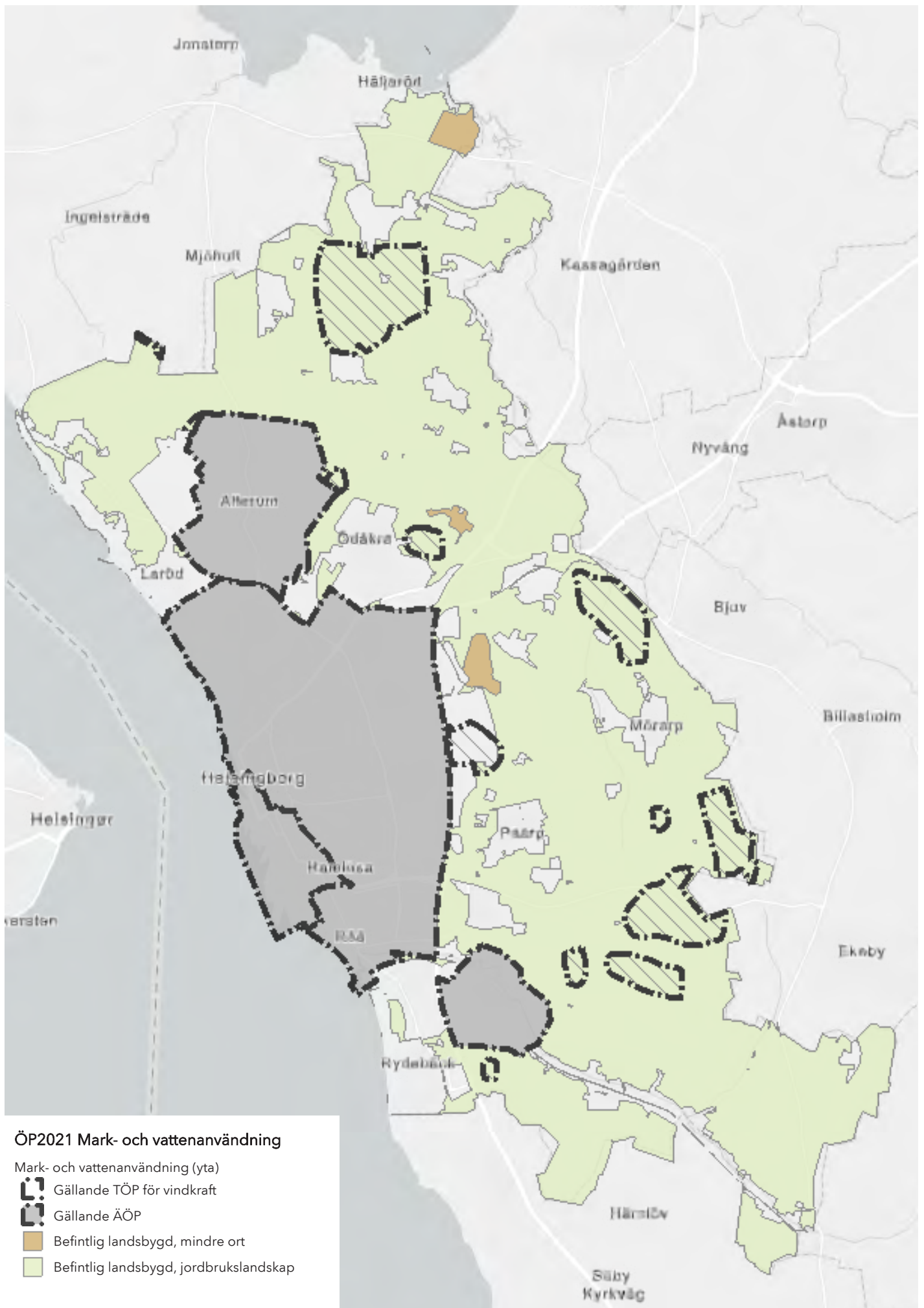
Källa: Fokus landsbygd. Samspelet mellan stad och land i Det flerkärniga Skåne. Region Skåne 2017.

Beteckningen landsbygd i ÖP 2021 är betydligt snävare, eftersom stationsorter och de flesta andra tätorter anges som sammanhängande bostadsbebyggelse och mångfunktionell bebyggelse. Verksamheter, transport och infrastruktur, grönstruktur och vatten är en annan slags markanvändning som behandlas i egna avsnitt. En följd av det är till exempel att områden, där vi planerar utbyggnad på sikt, ingår i tätorterna och saknas i avsnittet landsbygd. Men de kommer ändå att fortsätta fungera som landsbygd under lång tid fram till dess att det blir aktuellt att bygga ut dem.

Utvecklingen på landsbygden drivs inte främst fram genom kommunal planering, utan sker mer på initiativ från markägare, företag, boende och myndigheter. Det kan handla om att ändra inriktningen i jordbruket, verksamheter av olika slag, ny bebyggelse, utveckling för turism och rekreation eller infrastruktur som vägar, kraftledningar och bredband. Översiktsplanen får därför en annan roll på landsbygden än i tätorter, där kommunen har en starkare roll i utvecklingen.

På landsbygden prövar vi ofta enskilda och allmänna intressen direkt i bygglov och tillståndsbeslut utan att först reglera dem i detaljplaner. Översiktsplanen behöver ge helhetsbild, kunskap och vägledning för kommunen och för andra myndigheter inför olika slags beslut. Planen ska innehålla information och riktlinjer som bidrar till en rättssäker och konsekvent hantering och ger en grund för vad som är allmänna intressen och hur de ska bedömas.

Vi behandlar allmänna intressen och planeringsförutsättningar närmare i avsnitt 5 Riksintressen och andra värden samt avsnitt 6 Kommunala hänsynsområden. De ska tillämpas tillsammans med ställningstagandena i avsnittet landsbygd.



Karta 3.2 Landsbygd.

Jordbruk

Jordbruk och livsmedelsproduktion är viktiga delar av kommunens näringsliv, vår identitet och vår historia. Det är viktigt för kommunens utveckling att jordbruksnäringen och livsmedelsproduktionen kan fortsätta att utvecklas. Västra Skåne består till stor del av högklassig jordbruksmark, som tillsammans med klimatförhållandena ger oss bland de bästa odlingsförutsättningarna i Skandinavien. Jordbruksmarken är en nationell resurs och har ett starkt skydd i miljöbalken. I Helsingborgs stad har vi sedan länge haft inriktningen att värna jordbruksmarken genom att förtäta och satsa på utbyggnad i centralorten och i stationsorterna.

Jordbruket i Helsingborg är främst inriktat på växtodling och det pågår en omfattande strukturförändring. Man stycker av mindre gårdar som ofta blir bostäder eller hästgårdar. Det tillkommer också gårdsbutiker och odlingsenheter som har försäljning och förädling av lokalproducerade varor. Helsingborg är ett nav för växthusföretag och växthusen kring bland annat Påarp och Bårslöv levererar ofta till närbelägna verksamheter på Långeberga.

Jordbruksmarken är ett allmänt intresse som omfattas av miljöbalkens hushållningsregler. Brukningsvärd jordbruksmark får bara tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar om det behövs för att tillgodose så kallade väsentliga samhällsintressen, och om behovet inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att man tar annan mark i anspråk (3 kap 4§ miljöbalken). Här måste vi ta ställning till om det är jordbruksmark, om den är brukningsvärd, om det är ett väsentligt samhällsintresse och om det kan tillgodoses någon annanstans.

Det förekommer intressekonflikter mellan bostäder och närliggande jordbruksverksamheter. Nya bostäder, även generationsboende, riskerar att medföra restriktioner och kan hindra framtida förändringar i lantbrukets drift. Belysning och reflektioner från växthus kan upplevas som störande av omgivningen, liksom omfattande djurhållning och i vissa fall buller. För att inte inskränka jordbrukets framtida möjligheter att utvecklas är det därför angeläget att man undviker spridd bebyggelse i jordbrukslandskapet och tar hänsyn till behovet av skydds- och hänsynsavstånd. Det är viktigt att värna både jordbruksmarken som resurs och möjligheterna att ha en rationell och långsiktig jordbruks- och produktionsnäring.

Se avsnitt 6 Kommunala hänsynsområden, jordbruksmark.

Centralortens och tätorternas omland

I den del av landsbygden som omger centralorten och tätorterna är bebyggelsestrycket särskilt starkt. Det handlar om en bred zon runt större tätorter samt områden där man lätt når motorvägen eller väg 111. Vi får många förfrågningar om bostäder, hästgårdar och verksamheter. Det är viktigt att vi inte steg för steg bygger bort stadens möjligheter att växa på ett ekonomiskt, kulturellt och miljömässigt hållbart sätt på lång sikt. Det finns en risk att landskapet urbaniseras och att tätorterna växer ut i "tarmar" längs vägarna. För Allerum-Hjälmslöv finns det redan en ändring av översiktsplanen och för Hjortshög behöver vi ta fram ett planeringsunderlag.

En viktig kvalitet är att det finns en tydlig gräns mellan stad/ tätort och det omgivande landskapet. Landskapliga mellanrum mellan tätorter ska värnas för att stärka kulturlandskapets läsbarhet och för att bibehålla identiteten i de individuella byarna och bebyggelsegrupperna. I omlandet kring centralorten och tätorterna är det angeläget att trygga möjligheten att utvecklas för landsbygdens näringar och att värna de möjligheter till rekreation samt natur- och kulturvärden som finns i landskapet.

I centralortens och tätorternas omland behöver vi därför vara restriktiva med ny bebyggelse som inte är direkt kopplad till jordbrukets behov. Vi behöver också vårda mötet mellan stad och land samt siktlinjer i landskapet. Ny bebyggelse riskerar också att försvåra att vi använder och planlägger tätorternas utveckling på ett ändamålsenligt sätt i framtiden.

Besöksnäring och andra verksamheter

Sidoverksamheter till lantbruket är en förutsättning för att ha en levande landsbygd, och trenden är att sådana företag ökar i antal. På landsbygden är besöksnäringen viktig. Cykling och vandring är områden där vi har en stark position. Många lokalproducenter, exempelvis vingårdar, erbjuder produkter som är kopplade till en upplevelse. De rika natur- och kulturmiljövärdena i nordvästra Skåne och en bra infrastruktur ger stora möjligheter till utveckling och i Helsingborg finns det en attraktiv koppling mellan stad och landsbygd.

Turistsatsningar på landsbygden kan samtidigt ge invånarna uppskattade möjligheter till rekreation. Att vandra, cykla och rida är populära aktiviteter som kan utvecklas vidare. Tillgängligheten med kollektivtrafiken behöver öka, både till verksamheter som är intressanta för turismen samt till anslutningar för vandringsleder, som Kullaleden vid Utvälinge.



Vallåkrabygden, Skäldervikskusten och landskapet kring Domsten och Allerum i nordväst är besöksmål som har många målpunkter.

I odlingslandskapet finns det ofta överblivna ekonomibyggnader som med fördel kan användas för att utveckla besöksverksamheter och andra mindre verksamheter. Detta behöver vi pröva från fall till fall.

Rena verksamheter, som inte är knutna till bostad eller är sidoverksamheter till lantbruk, behöver vi vanligen pröva genom detaljplan, för att se om de är lämpliga på grund av transporter på små vägar, hänsyn till landskap, natur- och kulturvärden med mera. Företag med stora

behov av transporter, som entreprenadföretag, åkerier, stora lager och masshantering, bör lokaliseras till verksamhetsområden i anslutning till tätorter och större vägar, bland annat för att undvika tunga och störande transporter på små vägar på landsbygden. Företag med många besökare, kunder eller anställda bör ligga med god tillgång till kollektivtrafik för att verksamheten ska kunna utvecklas på ett hållbart sätt. Ett dilemma kan ibland uppstå om mindre verksamheter är livskraftiga och växer sig stora på en plats som inte tål detta.

Natur-, kultur- och friluftsvärden på landsbygden

Vi anger viktiga naturområden på markanvändningskartan och i avsnittet 3.6 Natur och friluftsliv. Men även på landsbygden i övrigt finns det stora natur-, kultur- och friluftsvärden som ska uppmärksammas. Vi har också identifierat landskapskaraktärer för olika delar av kommunen. Under avsnitt 5 Riksintressen och andra värden samt avsnitt 6 Kommunala hänsynsområden behandlar vi allmänna intressen och planeringsförutsättningar närmare.

Se avsnitt 5 Riksintressen och andra värden samt avsnitt 6 Kommunala hänsynsområden.

Värdefulla kulturmiljöer

Värdefulla kulturmiljöer på Helsingborgs landsbygd har ett svagt skydd idag. Utanför detaljplan och områdesbestämmelser finns det en hög grad av bygglovbefrielse. Det innebär att man kan göra fasadändringar utan bygglov och att byggnader får rivras utan rivningslov. Nya ekonomibygnader för jordbruket kräver inte heller lov. Utanför så kallad sammanhållen bebyggelse finns det ytterligare lättnader för en- och tvåbostadshus (gällande regler år 2019). Alla har ansvar för att visa hänsyn och varsamhet mot kulturmiljön och lagen säger att bebyggelsens kulturhistoriska och andra värden ska skyddas även när åtgärderna inte kräver lov. Men det finns ändå en risk att värdefulla miljöer förvanskas eller försvinner, ibland på grund av människors okunskap.

Vi behöver därför upprätta områdesbestämmelser för bebyggelsemiljöer med särskilda kulturmiljövärden. Genom områdesbestämmelser kan vi bland annat förtydliga kulturmiljövärdena i ett område samt reglera bygglovsplikten, men de ger ingen automatisk byggrätt. Syftet är att stärka skyddet för kulturmiljövärdena genom att införa lovplikt för större förändringar, som att exempelvis riva byggnader, ändra fasader och göra tillbyggnader. Några prioriterade miljöer är kyrkbyarna Ottarp, Kvistofta och Välluv, godsmiljöerna Kulla Gunnarstorp, Bälteberga och Røgle samt Svedberga gård.

Vatten och avlopp

På landsbygden är det bara mindre områden som har kommunalt vatten och avlopp (VA). Utanför verksamhetsområden för kommunalt VA ansvarar fastighetsägaren för att säkerställa VA-situationen på lång sikt.

För stora delar av landsbygden är kommunalt vatten och avlopp svårt att genomföra både tekniskt och

ekonomiskt. Det beror på långa avstånd till befintliga ledningar eller brister på kapacitet i ledningsnät eller reningsverk. Kommunen kan enligt lagen bli tvingad att ordna en allmän VA-anläggning i de fall där det behövs med hänsyn till människors hälsa eller miljön, och frågan behöver lösas i ett större sammanhang. Sådana utbyggnader kan innebära stora investeringar som kan medföra höjda taxor samt att fastighetsägare tvingas att ansluta sig till spillvattennätet. Det kan till exempel hända i områden där bebyggelse ligger relativt samlat, om antalet enskilda avloppsanläggningar har blivit så många att de riskerar att påverka människors hälsa genom att förorena dricksvattenkällor eller om det kan leda till dålig inverkan på miljön.

I Strategi för vatten och avlopp på landsbygden visar vi bebyggelsegrupper där vi dels planerar att genomföra en kommunal VA-anslutning och dels bebyggelsegrupper som vi inte bedömer kan få en anslutning inom överskådlig tid. Strategin fungerar som underlag när vi prövar ny bebyggelse och ska underlätta att vi får en gemensam syn på hur bebyggelsen ska utvecklas. Även allmänheten kan se vad som kan förväntas på kortare och längre sikt.

Se avsnitt 6 Kommunala hänsynsområden

Elektronisk kommunikation – bredband

Tillgången till elektronisk kommunikation är väsentlig för möjligheterna att utveckla landsbygden. I linje med nationella och regionala mål har vi i Helsingborgs stad en övergripande ambition att alla invånare och företag ska ha tillgång till bredband med höga hastigheter och bra täckning.

På sikt ska alla områden i kommunen ha tillgång till fiber. Som ett första steg ska vi ge samtliga tätorter och verksamhetsområden möjlighet att ansluta sig till fibernätet. Genom att bygga ut fiber till samtliga tätorter skapar vi även möjligheter för utbyggnad av fiber på landsbygden.

Som ett komplement till fiber ska vi verka för att ha en god täckning och kapacitet för mobilt bredband i hela kommunen. Det är prioriterat att även invånare på landsbygden har en god täckning inom det mobila nätet. (Plan för bredbandsutbyggnad i Helsingborg, 2016)

3.2.2 Bebyggelse på landsbygden

- Småbyar och bebyggelsegrupper som inte har försörjning av kollektivtrafik eller egen service ska endast tillåtas växa inom det område som redan är ianspråktaget för bebyggelse. Varsam komplettering med enstaka hus kan vara möjlig på så kallade lucktomter utifrån platsens förutsättningar och värden.
- Ny spridd bebyggelse på landsbygden är inte lämplig med hänsyn till landskapsbild, jordbruksintresset, kulturmiljövärden med mera.
- I de fall som det tillkommer gårdar eller hus, ska de vara anpassade till befintlig bebyggelsestruktur och skala samt placeras med stöd i landskapet.
- Nya verksamheter, som inte är knutna till landsbygden, och som påverkar landskapsbilden eller har behov av omfattande transporter, ska i första hand lokaliseras till verksamhetsområden och tätorter.
- Vi ska undvika ny bebyggelse där det finns risk för olägenhet för människors hälsa eller miljön. Vid ny bebyggelse ska vi väga in behovet av utbyggd infrastruktur och kommunal service i lämplighetsbedömningen.
- För ny bebyggelse som ligger utanför verksamhetsområde för kommunalt vatten och avlopp kräver vi utredning av förutsättningarna för en säker dricksvattenförsörjning och hantering av avlopp.

Tillämpa även ställningstaganden i avsnitt 3.2.1 Generellt landsbygd och allmänna intressen, i avsnitt 5 Riksintressen och andra värden samt avsnitt 6 Kommunala hänsynsområden

3.2.2.1 Bakgrund

Strategin i ÖP 2021 innebär att vi, liksom tidigare i ÖP 2010, prioriterar utbyggnad i centralorten, stationsorter och större tätorter samt att vi lämnar högklassig jordbruksmark och viktiga natur- och kulturvärden på landsbygden oexploaterade. Vi prövar ny bebyggelse på landsbygden utifrån både allmänna och enskilda intressen och grunderna för vår bedömning anges i plan- och bygglagen och i miljöbalken, se faktaruta.

Det kan vara möjligt att varsamt komplettera befintliga, samlade bebyggelsegrupper med nya, enstaka hus på lucktomter utifrån platsens förutsättningar, värden och identitet. Vi anser att småbyar och bebyggelsegrupper som inte har försörjning av kollektivtrafik eller egen service endast bör tillåtas att växa inom det område som redan är ianspråktaget för bebyggelse. I bedömningen ingår även hållbarhet och samhällsekonomi, som behov av infrastruktur och offentlig service. I vissa fall kan vi

också kräva en detaljplan enligt plan- och bygglagens regler.

I de fall där gårdar eller hus tillkommer, ska de placeras med stöd i landskapet och vara anpassade till befintlig bebyggelsestruktur och skala. Enligt plan- och bygglagen ska byggnader vara utformade och placerade på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och en god helhetsverkan. Kraven på gestaltning och hänsyn gäller alla byggnader, även när det inte krävs lov eller anmälan.

Prövning av lov och förhandsbesked (regler år 2019)

Vid beslut om bygglov eller förhandsbesked för ny bebyggelse görs en lokaliseringprövning enligt plan- och bygglagens andra kapitel. I prövningen tillämpas också regler om hushållning med mark och vatten i miljöbalkens tredje och fjärde kapitel.

Vid både planläggning och bygglov ska hänsyn tas till både allmänna och enskilda intressen. Mark och vattenområden ska användas för det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Företräde ska ges åt sådan användning som medför en god hushållning från allmän synpunkt. Mark får endast tas i anspråk för att byggas om den är lämplig för ändamålet från allmän synpunkt. Bebyggelse och byggnadsverk ska lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till möjligheterna att ordna trafik, vattenförsörjning, avlopp, avfallshantering, elektronisk kommunikation samt samhällsservice i övrigt. Bostäder ska lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till möjligheterna att förebygga olägenhet för människors hälsa i fråga om omgivningsbuller. Bebyggelse och byggnadsverk ska vidare utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan. Vid planläggning ska hänsyn också tas till behovet av att det inom eller i nära anslutning till områden med sammanhängande bebyggelse finns möjligheter att anordna en rimlig samhällsservice och kommersiell service.

Utöver de allmänna intressena prövas också bebyggelsens och tomtens utformning. Vad som är allmänna intressen och god hushållning framgår av plan- och bygglagens andra kapitel och miljöbalkens tredje och fjärde kapitel.

3.2.3 Framtida stationssamhälle - Vege

- Vi ska behålla möjligheten att i framtiden utveckla Utvälinge till ett stationssamhälle. Det ska därför inte tillkomma ny bebyggelse som påverkar denna möjlighet.
- I avvaktan på ett framtida beslut om en ny station ska den primära användningen fortsätta att vara jordbruk, och vi ska tillämpa ställningstaganden för landsbygd.

Tillämpa även ställningstaganden i avsnitt 3.2.1 Generellt landsbygd och allmänna intressen, i avsnitt 5 Riksintressen och andra värden samt avsnitt 6 Kommunala hänsynsområden. Om ny bebyggelse blir aktuell tillämpa även avsnitt 3.2.2 Bebyggelse på landsbygden.

3.2.3.1 Bakgrund

Det har funnits möjligheter till ett nytt stationsläge längs Väst kustbanan intill Utvälinge i Helsingborgs översiktsplaner sedan år 2002. Detta har tidigare även studerats tillsammans med Höganäs och Ängelholms kommuner. Förslaget är att etablera en ny pågatågsstation kallad Vege, som ska ge möjlighet för ett stort antal nya bostäder i området. Det pågår inget aktivt planeringsarbete, men det är angeläget att vi behåller en beredskap för att på lång sikt kunna utveckla Utvälinge till ett stationssamhälle. Om det tillkommer ny bebyggelse innan det finns en plan för områdets struktur, blir det svårare att i framtiden skapa en tät by som ger ett tillräckligt resandeunderlag för en ny station. Nya utbyggnader och avstyckningar riskerar att försvåra en sådan utveckling och motverka en lämplig planläggning av området. Vi ska därför inte tillåta sådana åtgärder.

3.2.4 Mindre ort - Hjortshög

- Vi ska ta fram ett planprogram eller motsvarande för Hjortshög där vi studerar lämplig utveckling och planeringsförutsättningar i ett sammanhang.

Tillämpa även ställningstaganden i avsnitt 3.2.1 Generellt landsbygd och i avsnitt 3.2.2 Bebyggelse på landsbygden samt allmänna intressen i avsnitt 5 Riksintressen och andra värden samt avsnitt 6 Kommunala hänsynsområden.

3.2.4.1 Bakgrund

I Hjortshög har bebyggelsen vuxit fram successivt längs Kroppavägen och Hjortshögsvägen. Det finns ingen bykärna och ingen tydlig bykaraktär. Hjortshög ligger direkt söder om Kropp och Rosendal, som är ett område med ett mycket värdefullt odlingslandskap och kulturvärden som är av riksintresse. Namnet Hjortshög

används också för andra platser i landskapet söder och sydost om Kropps kyrka.

Vid mitten av 1900-talet fanns här ett 15-tal bostäder och små gårdar längs vägarna i ett landskap med gårdar och växthusanläggningar. Flygbilden år 2010 visar 30 till 40 bostäder och små gårdar längs vägarna, men fortfarande var bara enstaka gårdar och växthusanläggningar spridda utanför den vägknutna bebyggelsen. Under senare år har det tillkommit fastigheter med bostäder längre bort från vägen. Också verksamheter av olika slag och omfattning, till exempel försäljning, har vuxit fram i området. Dessa tillskott avviker från områdets tidigare karaktär och struktur.

Hjortshög ligger nära centralorten och Tostarps industriområde, och är lätt åtkomligt från motorvägen. Det finns en stor efterfrågan på ny bebyggelse och många förfrågningar om både bostäder och verksamheter. I området saknas det service och kollektivtrafik, men kommunalt vatten och avlopp är utbyggt. En fortsatt tillväxt ökar behovet av att bygga ut kommunal service och infrastruktur.

Bebyggelsen har hittills vuxit fram utan att vara planlagd. Ett högt bebyggelsetryck och eventuella planer på att utvidga Tostarps verksamhetsområde gör att det behövs en helhetssyn på Hjortshög. Vi behöver därför ta fram ett planprogram eller motsvarande för att belysa vad vi ser som en lämplig utveckling och ge grund för framtida beslut.

3.2.5 Mindre ort - Fleninge

- Fleninge kan fortsätta att utvecklas med mindre kompletteringar som behåller byns skala och som utformas med hänsyn till lokal byggnadstradition, bebyggelsestruktur och omgivande landskap.

Tillämpa även ställningstaganden i avsnitt 3.2.1 Generellt landsbygd och i avsnitt 3.2.2 Bebyggelse på landsbygden samt allmänna intressen i avsnitt 5 Riksintressen och andra värden samt avsnitt 6 Kommunala hänsynsområden.

3.2.5.1 Bakgrund

Fleninge är en gammal kyrkby med småskalighet och bykaraktär. Byn har en lång tradition som vägknut och kännetecknas av sammanhållen väganknuten bebyggelse med traditionella låga, långsträckta huskroppar. Kyrkan och möllan är viktiga landmärken i landskapet. Byn är en värdefull kulturmiljö av regionalt intresse, som pekas ut i Länsstyrelsens kulturmiljöprogram.

Byn ligger lätt åtkomlig från motorvägen och det råder stor efterfrågan på ny bebyggelse med både bostäder och verksamheter. Busslinjen Helsingborg - Ängelholm passerar och det finns en privat förskola (år 2019). Kommunalt vatten och avlopp är utbyggt.

Fleninge har vuxit sakta med mindre grupper av bostäder, och i stort sett all bebyggelse är planlagd. Byn kan fortsätta att utvecklas med mindre kompletteringar som behåller byns skala och som utformas med hänsyn till lokal byggnadstradition, bebyggelsestruktur och omgivande landskap. Det finns ett högt bebyggelsestryck vilket ökar behovet av att vi har en helhetssyn. Vi behöver därför belysa frågor som kulturmiljö, service, lek, cykelstråk, grönstruktur och gränsen mot det öppna jordbrukslandskapet med mera.

3.2.6. Vägledningstexter för landsbygd

Det finns unika vägledningstexter för respektive landsbygdsområde. Du kan läsa dem om du klickar på ytan i i markanvändningskartan i karttjänsten eller i listan bland bilagorna i detta dokument.

3.3 Verksamheter

- Vi uppmuntrar samlokalisering, ökad förtätning och att verksamhetsområden kompletteras med nytt intressant innehåll.
- Vi vill att verksamheter i våra tätorter ska skapa ett mervärde och utveckla orten med exempelvis tjänster, attraktivare mötesplatser eller ett ökat underlag för service.
- Vi utformar och placerar våra nya verksamhetsområden med hänsyn till befintliga natur- och kulturvärden och vi verkar för en god gestaltning av bebyggelsen.

3.3.1 Bakgrund

Helsingborg förväntas vara en marknad i fortsatt stark tillväxt under den kommande tjugoårsperioden, enligt en genomförd analys av näringslivets förutsättningar och behov. Tillväxten förväntas vara starkare i Helsingborg än i Skåne län och riket vilket innebär en fortsatt stark efterfrågan på mark för näringslivet.

Översiktsplanen pekar ut cirka 260 hektar ny verksamhetsmark. Merparten av mark för verksamheter, drygt 200 hektar, ligger i områden som är särskilt attraktiva för transportintensiva verksamheter. Övriga områden pekar vi ut som företagsområden som främst riktar sig mot att utveckla näringslivet i orterna. Området Görarp norra skapar även möjligheter för omlokalisering av verksamheter från verksamhetsområden där det planeras en omvandling till större inslag av bostäder. Björka, vid Väla handelsområde, är ett annat område som pekas ut för verksamheter.

Näringslivet står inför stora förändringar och många existerande yrken kommer att förändras i grunden. Med ny teknik och global konkurrens förändras behovet av mark inom flera områden, vilket kan påverka vilka ytor som är mest lämpliga för verksamhetsmark. På grund av snabba förändringar inom näringslivet och för att ha en god hushållning av mark redovisar vi i ÖP 2021 endast ytor för verksamhetsmark som sträcker sig fram till år 2035.

3.3.1.1 Branscher med olika behov

För att bäst utnyttja investeringar i kollektivtrafiksystemet och främja hållbar utveckling bör besöks- och personalintensiva verksamheter ligga i lägen där en stor andel av Helsingborgs invånare når dem inom en rimlig restid med kollektivtrafik. Det finns potential att etablera både besöks- och personalintensiva samt icke- störande verksamheter i våra stationsorter. Kunskapsintensiva företag har såväl

ett lokalt som ett regionalt upptagningsområde och behöver lägen där människor har goda möjligheter att pendla. För dessa företag är det lämpligt med centrala lägen i stadskärnan, i närheten av Helsingborg C samt vid Ramlösa station och Maria station. Läs mer i Stadsplan 2017 om att lokalisera och utveckla bland annat kunskapsintensiva verksamheter, verksamheter inom tjänster, produktion och tillverkning, miljö- och energiteknik och verksamheter som har stor påverkan på omgivningen. Här redovisar vi också möjligheter och exempel på hur vi kan förtäta i våra verksamhetsområden.

Efterfrågan på mark för transportintensiva verksamheter är särskilt stor i regionen. God tillgänglighet för godstransporter är viktigt för näringslivet. Effektiva transporter sänker företagets kostnader och minskar klimatpåverkan. Verksamheter ska lokaliseras så att befintlig infrastruktur används effektivt samtidigt som vi minimerar störningar. Transportintensiva verksamheter har bäst möjlighet att utvecklas i områden nära motorvägen. Vid industrispåren reserverar vi mark för verksamheter som transporterar gods på järnväg.

Besöksnäringen är viktig för Helsingborg och har stor potential att växa, bland annat tack vare vår tillgång till vandrings- och cykelleder, våra rika natur- och kulturmiljövärden och ett växande intresse för matkultur. En ökad besöksnäring ger en ökad arbetsmarknad även i andra branscher, till exempel inom handeln. Det skapar förutsättningar för nyföretagande, bidrar till många ungdomsjobb och till en ökad integration.

3.3.1.2 Samverkan och förtätning som stärker och utvecklar

Vi vill erbjuda nya områden för verksamheter som innebär fler arbetstillfällen och utvecklar näringslivet i Helsingborg. Nya områden ger också möjlighet för befintliga verksamheter att hitta en ny och bättre plats samtidigt som det skapas förutsättningar för att utveckla den blandade staden. I befintliga verksamhetsområden vill vi se en ökad förtätning och att de kompletteras med nytt intressant innehåll.

När rätt kunskap och tjänster ligger geografiskt nära skapas mervärden, så kallade spin off-effekter. Genom att bilda kluster av företag inom olika branscher får företagen större möjligheter att attrahera kompetens och dra nytta av varandras verksamhet, kunskap och erfarenheter för att på så sätt bli ledande i en mer dynamiskt och hållbar utveckling. I kulturmiljökluster där kulturvärden stärks och blir tillgängliga skapar vi möjlighet till fler upplevelser och bidrar till ökad

turism. Människors berättelser och stadens historia är viktiga för att synliggöra det unika med staden och skapa attraktiva besöksmål. Industriell symbios kan bland annat minska behovet av råvaror, energi och avfallshantering. Det driver också innovation och hållbar utveckling samt bidrar till fler nya företag. Genom starka kluster av företag blir regionen mer attraktiv för företag och människor att etablera sig i och står sig bättre i den globala konkurrensen om företagsetableringar.

Tillgång till kompetens, nätverk, kreativa mötesplatser och service som exempelvis restauranger, övernattningsmöjligheter och handel är viktiga frågor för näringslivet. Det bidrar till möten och en mer levande plats under hela dygnet. Servicefunktioner blir mindre sårbara om de riktar sig både till de människor som bor i området och till dem som arbetar där.

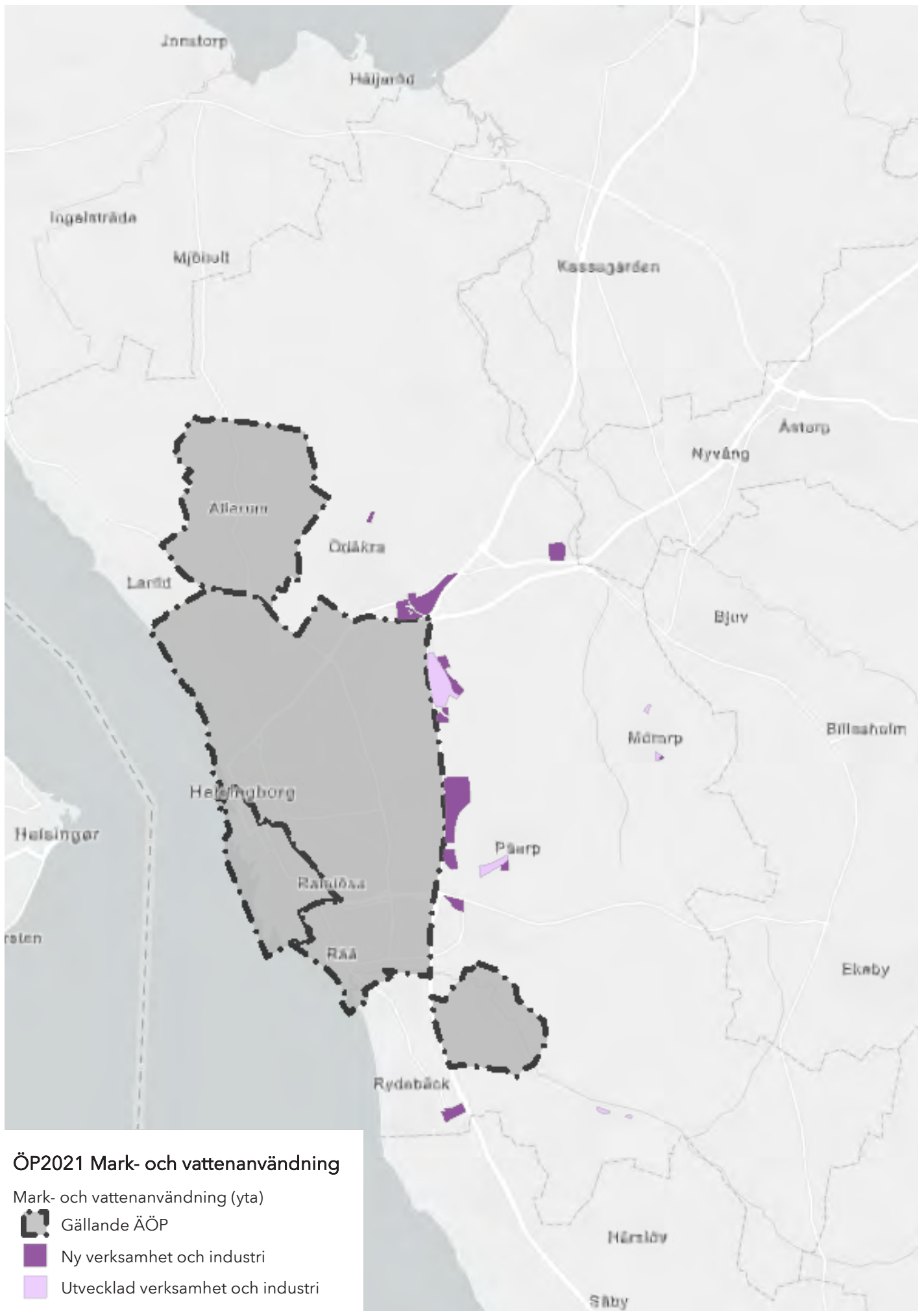
3.3.1.3 Hållbart, balanserat och med hänsyn till varje plats unika förutsättningar

När det sker en utveckling och förtätning av verksamhetsområden ska man ta hänsyn till varje plats unika förutsättningar. Storskaliga byggnader kan framstå som dominant i landskapet. Det är därför viktigt med variation och att byggnaderna anpassas till landskapsbilden och till sin omgivning både i placering och i utformning. För att i möjligaste mån balansera och säkerställa att utbyggnaden av verksamhetsområden sker i önskvärd takt föreslår vi en prioriteringsordning, se avsnitt 2.4.1.3. Med prioriteringsordningen vill vi undvika oönskade effekter som en snabb utbyggnad kan medföra på exempelvis kulturmiljön eller naturlandskapet. Vi hoppas att prioriteringsordningen också medför en ökad efterfrågan på att förtäta i befintliga verksamhetsområden.

I det fortsatta arbetet med detaljplaner kommer tätheten och möjligheter att bygga på höjden vara viktiga frågor för att hushålla med marken. Vi uppmanar en effektiv resurshushållning för att ytterligare hushålla med marken och minska negativ påverkan på klimatet.

3.3.2. Vägledningstexter för verksamheter

Det finns unika vägledningstexter för respektive verksamhetsområde. Här utvecklar vi värden och behov som är specifika för området. Du kan läsa dem om du klickar på ytan i markanvändningskartan i karttjänsten eller i listan bland bilagorna i detta dokument.



Karta 3.3 Verksamheter.

3.4 Transportinfrastruktur

Det är viktigt att vi ser transportsystemet som en del i samhällsutvecklingen som helhet där alla bitar hänger ihop. Vi måste också hantera transportinfrastrukturen i sin helhet för att ge möjlighet att det sker en förändring mot ett mer hållbart samhälle. Vi och staten, det vill säga Trafikverket med flera, behöver utvärdera alla åtgärder utifrån de övergripande mål och ställningstaganden som finns för transportsystemet för att kunna öka vår utvecklingstakt mot ett mer hållbart transportsystem. Trafikverket är väghållare för en stor del av vägarna på landsbygden. Ibland är det även vägföreningar och samfälligheter som har ansvar för vägnätet. Om vi föreslår förändringar längs med denna typ av vägar krävs det att de här väghållarna medverkar och fattar beslut. Helsingborgs stad har möjlighet att lyfta behov och prioritera infrastruktur för cykel i samverkan med Region Skåne som ansvarar för cykelvägsplanen för Skåne. Ansvaret för det statliga järnvägsnätet och dess funktion ligger hos Trafikverket.

Flera förslag på ny infrastruktur för cykel- och biltrafik i markanvändningskartan är inte utredda i detalj. Lokalisering och utformning av dessa behöver utredas vidare. Det finns unika vägledningstexter för respektive trafikobjekt. Du kan läsa dem genom att klicka på linjen eller symbolen i markanvändningskartan i karttjänsten eller i listan bland bilagorna i detta dokument.

3.4.1 Gång

- Vi prioriterar gångtrafiken i planeringen och uppmuntrar till fysisk aktivitet. Vi har särskilt fokus på barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

3.4.1.1 Bakgrund

Gångnätet behöver vara attraktivt, tryggt, säkert, lättorienterat och väl sammankopplat för att göra det möjligt för alla, inklusive barn, äldre samt personer med funktionsnedsättning, att röra sig tryggt och säkert inom samtliga av våra tätorter. Därför inriktar vi oss på att binda samman viktiga målpunkter som service, skolor, arbetsplatser, fritidsaktiviteter och bostadsområden med ett huvudgångnät samt prioriterar sträckor som kopplar ihop stationer och kollektivtrafikens hållplatser med stadsdelscentrum, tätortscentrum och service. Det kan till exempel innebära att det finns tydliga sammanhängande belysta gångytor med trygga, trafiksäkra passager över och längs med bilvägar. Vi säkerställer att det är låga hastigheter i korsningar med biltrafiken och vid övergångsställen. Vi behöver ta särskild hänsyn till barns behov och därför prioriterar

vi också barns skolvägar samt gångstråk till hållplatser, stationer, fritidsaktiviteter och andra viktiga målpunkter för barn.

När vi planerar nya områden ska vi se till så att bostäder och verksamheternas läge och struktur i största möjliga mån är anpassade och bidrar till att skapa attraktiva huvudgångnät som är lätta att orientera sig i. Genom att göra det tryggare, trafiksäkrare, genare och attraktivare att gå får vi fler människor som rör sig till fots vilket stärker Helsingborgs attraktivitet och leder till en förbättrad folkhälsa.

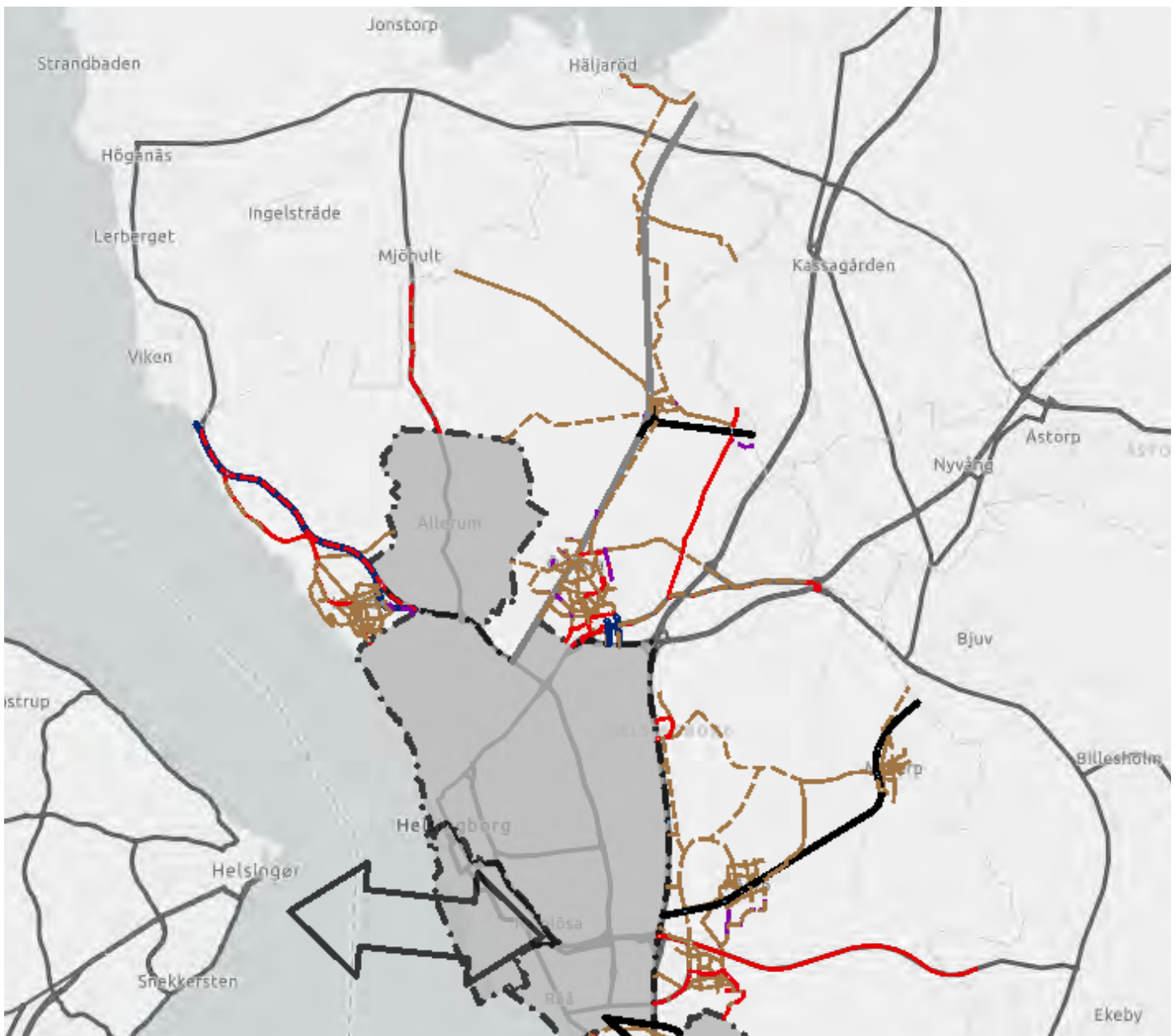
3.4.2 Cykel

- Vi planerar för trygga, attraktiva och gena cykelstråk och ett finmaskigt huvudcykelnät.

3.4.2.1 Bakgrund









Det finns en stor potential att utveckla resandet med cykel för olika målgrupper i Helsingborg. I Helsingborg kan 57 procent av invånarna cykla till arbetet på mindre än 30 minuter. Genom att fortsätta bygga ett högklassigt cykelnät med trafiksäkra, gena, trygga, prioriterade och attraktiva cykelvägar kan vi få fler människor att cykla.

Vi behöver successivt bygga ut stadens cykelstråk och utveckla stråkens standard med högre framkomlighet, komfort, separering från gångtrafik samt tydligare utformning som skapar en säkrare miljö för cyklister. Vi säkerställer att vi skapar cykelstråk med hög kvalitet i tidiga skeden i stadsutvecklingsprojekt för att ge de bästa förutsättningarna för tillgänglighet med cykel och för strukturbilden som helhet. När vi planerar nya områden behöver bostäder och verksamheter ha lägen och strukturer som är anpassade och bidrar till att skapa så gena och attraktiva stråk och huvudcykelnät som möjligt. Förbättringar i cykelnätet sker inte på gångtrafikens bekostnad. För att cykeln ska bli ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen så behöver våra cykelstråk bestå av ett huvudcykelnät som ger möjlighet till genare färdvägar än bilvägnätet. Huvudcykelnätet bör även vara finmaskigt med en hög standard i säkerhet, komfort och underhåll. Vi behöver särskilt beakta barn och ungas möjligheter och rörelsefrihet i utformningen för att fler ska kunna cykla.











ÖP2021 Mark- och vattenanvändning



Mark- och vattenanvändning (punkt)

-  Ny transportinfrastruktur, tågstation
-  Utvecklad transportinfrastruktur, tågstation
-  Ny transportinfrastruktur, station för spårväg
-  Ny transportinfrastruktur, väg
-  Ny transportinfrastruktur, större busstation
-  Utvecklad transportinfrastruktur, större station för buss
-  Ny transportinfrastruktur, parkering
-  Ny transportinfrastruktur, planskildhet

Mark- och vattenanvändning (linje)

-  Ny transportinfrastruktur, järnväg
-  Utvecklad transportinfrastruktur, järnväg
-  Ny transportinfrastruktur, regional spårväg
-  Ny transportinfrastruktur, busstråk
-  Befintlig transportinfrastruktur, busstråk
-  Ny transportinfrastruktur, väg
-  Ny transportinfrastruktur, cykelnät
-  Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät

Mark- och vattenanvändning (yta)

-  Gällande ÄÖP
-  Ny infrastruktur - Föreslagen fast förbindelse Helsingborg-Helsingör för väg och tåg

Karta 3.4 Transportinfrastruktur.

3.4.3 Kollektivtrafik

- Vi ska öka andelen resor med kollektivtrafiken genom att utveckla och exploatera staden i kollektivtrafiknära lägen.
- Vi ska i samverkan med berörda aktörer verka för att utveckla kollektivtrafiknoderna till attraktiva och trygga mötesplatser med bra och smidiga byten mellan samtliga trafikslag. Dessa innefattar även tågstationerna samt större hållplatser för buss eller spårväg. Vi skapar möjligheter till service i nära anslutning till kollektivtrafiknoderna.
- Vi ska beakta utpekade kollektivtrafikstråk för att på lång sikt införa lokal spårväg samt regional spårväg till Höganäs, alternativt superbusskoncept.

3.4.3.1 Bakgrund

Genom att rätta ut linjenätet, optimera avstånden mellan hållplatser, skapa busskörfält och prioriteringar i korsningar blir kollektivtrafiken snabbare och attraktivare för resenärerna. Ett effektivt kollektivtrafiksystem är mer kostnadseffektivt att driva och får fler människor att resa. Kollektivtrafiken ökar människors tillgänglighet till arbetsmarknaden och kan även länka ihop staden och öka rörligheten mellan stadsdelar, vilket bidrar till integration. Vi planerar att införa två nya stadsexpresslinjer i Helsingborg fram till år 2030, så kallade Helsingborgsexpressen. Expresslinjernas syfte är att höja kollektivtrafikens status genom att öka kapaciteten och få kortare restider som bidrar till att fler människor reser kollektivt. Det stärker även våra möjligheter till stadsutveckling längs med expresslinjerna.

För att vi ska klara den långsiktiga ökningen av resor efter år 2030 krävs det att vi inför andra ännu mer kapacitetsstarka lösningar, exempelvis spårväg. Därför är det viktigt att vi bibehåller möjligheten att införa spårväg eller andra kollektivtrafiksystem som har motsvarande kapacitet som spårväg i framtiden. Hållplatserna har en potential att vara mötesplatser framför allt om de är integrerade och samordnade med exempelvis ett centrum i en tätort eller en stadsdel, så kallad mångfunktionell bebyggelse.

Helsingborg har förutom de tre regionala noderna, eller så kallade regionala bytespunkterna, Ramlösa station, Helsingborg C och Maria station även tågstationer i orterna Kattarp, Ödåkra, Rydebäck, Gantofta, Vallåkra, Påarp och Mörarp. För att höja attraktiviteten i dessa orter och få fler personer att resa med kollektivtrafiken måste vi utveckla våra stationer till attraktiva mötesplatser där det är enkelt för människor att byta mellan färdmedel. I stationernas absoluta närhet ska vi prioritera gång, cykel och kollektivtrafik som ska vara väl kopplade till stationens funktioner. Det ska finnas

säkra och trygga pendelparkeringar för cyklar och bilar samt väderskydd för cyklarna.

Vi ska planera ny bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen. Ett kollektivtrafiknära läge är ett område som har eller som planeras att ha en god tillgänglighet med kollektivtrafik till arbetsplatser och andra vardagliga målpunkter och där bebyggelsens utformning och ortens struktur främjar att invånarna nyttjar denna. Det är till exempel viktigt att våra exploateringsområden med kollektivtrafiknära läge har attraktiva, gena och tydliga gång- och cykelkopplingar till kollektivtrafiknoderna.

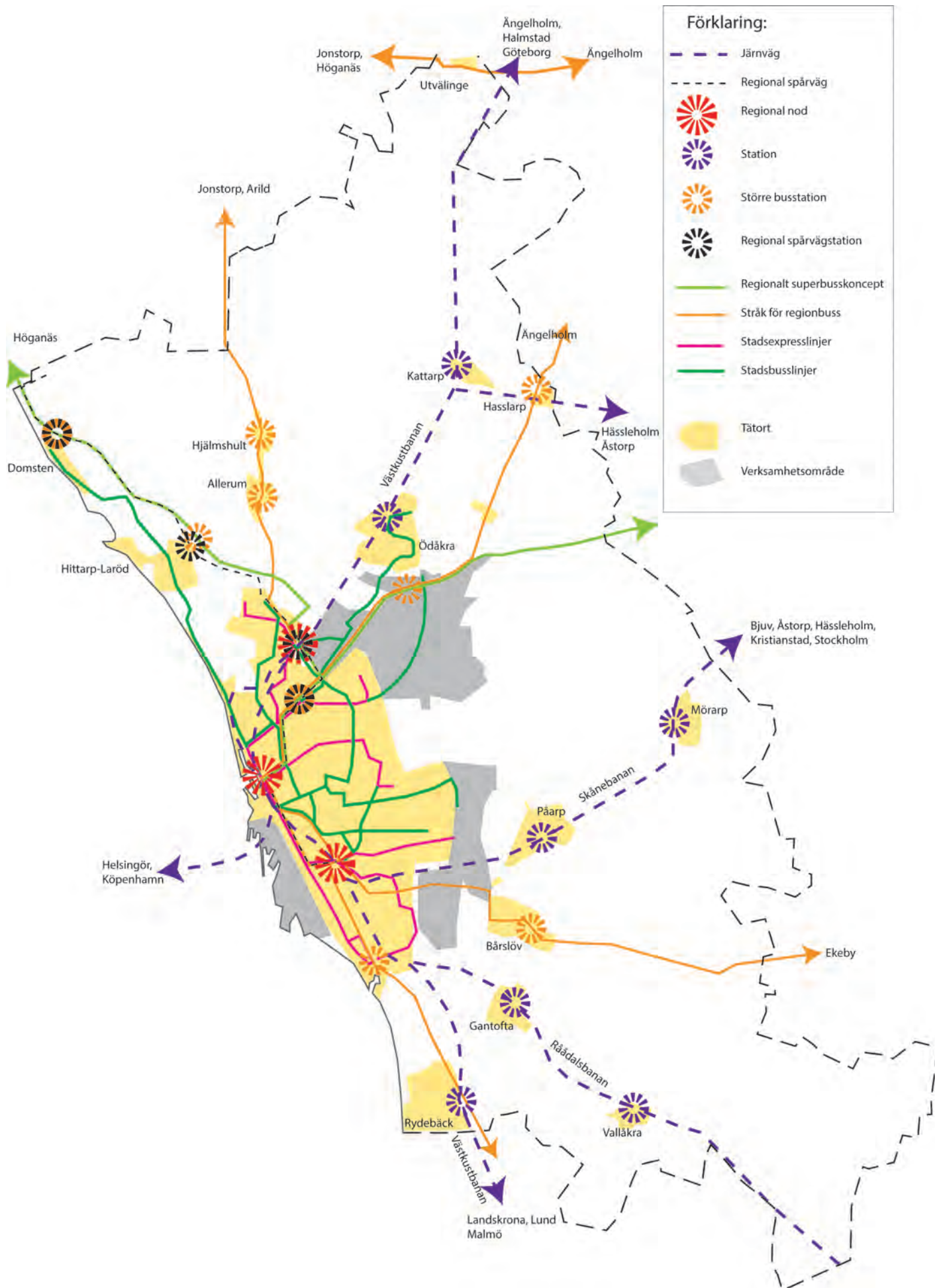
3.4.4 Bil

- För att vi ska uppnå den regionala målbilden som beskrivs i "Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne" ska antalet bilresor som alstras i kommunen totalt sett inte öka. En av flera positiva konsekvenser blir ett tillgängligt och effektivt system för de bilresor som ändå krävs.
- De stora biltrafikflödena styr vi till det övergripande vägnätet.
- Inom tätorterna ska biltrafiken ske på de oskyddade trafikanternas villkor. Här prioriterar vi åtgärder för de hållbara trafikslagen gång, cykel och kollektivtrafik.

3.4.4.1 Bakgrund

Genom att styra de stora trafikmängderna till det övergripande vägnätet minskar vi den totala störningen från buller samt antalet barriärer som delar upp staden. Det är även enklare att genomföra åtgärder som hanterar de negativa konsekvenserna från biltrafiken om trafiken samlas till ett fåtal gaturum än om den är utspridd. Det övergripande vägnätet i form av motorvägarna, Österleden (del av väg 111) och väg 111 ska erbjuda en hög framkomlighet, tåla ett högt flöde av transporter samt mata trafik till regionalt viktiga målpunkter i staden. Trafikanter ska uppleva Österleden och väg 111 som en snabbare och enklare att välja än vägen genom staden. Därmed erbjuder vi genomfartstrafiken ett bättre alternativ samtidigt som vi kan avlasta de nord-sydliga stråken Stenbocksgatan, Kopparmöllegatan, Drottninggatan och Järnvägsgatan från onödig trafik. Det är viktigt att hitta en balans för biltrafiken som medger att näringslivet liksom nya bostadsområden utvecklas men där vi hanterar negativa effekter som barriäreffekter, buller med mera.

Våra in- och utfarter till staden ska erbjuda en god framkomlighet. Ju närmare stadens eller tätortens centrum som trafikanterna kommer desto större prioritet lägger vi vid framkomligheten för cyklister och gående, och desto lägre tempo är det för biltrafiken.



För att undvika att vi får oönskade mängder trafik i de områden där många äldre, barn och andra rör sig till fots och med cykel behöver vi tillämpa styrande och trafikdämpande åtgärder. Vi behöver vidareutveckla de styrande åtgärderna så att det totala bilresandet inte ökar, men även för att skapa mer attraktiva gaturum för de oskyddade trafikanterna i våra tätorter och i centrala Helsingborg. Genom att arbeta med strategisk utformning av korsningar samt olika trafikledningssystem och signaler kan vi styra och leda biltrafiken till de vägar som är mest lämpliga vid olika tider på dygnet. För tätorterna utanför Helsingborg kan det istället handla om att vi skapar tydliga tätortsportar som dämpar hastigheten och uppmärksammar bilisterna på att man är inne i ett tätbebyggt område.

Det kan också förekomma att vi anpassar hastigheter där vi behöver förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten. Lägre hastigheter bidrar till ett ökat samspel mellan trafikanter vilket leder till att vi får mer trafiksäkra miljöer. Det är nödvändigt att vi fokuserar på åtgärder som ger effekt och som även är lätta att genomföra. Vi behöver i första hand fokusera på att ersätta människors korta bilresor med framför allt cykelresor. Det finns en stor potential för denna typ av överflyttning då 57 procent av helsingborgarna kan cykla till sin arbetsplats på mindre än 30 minuter.

3.4.5 Parkering

- Vi strävar efter att minimera markytan för bilparkering.
- Parkeringslösningar bör:
 - vara kostnads- och yteffektiva och i största möjliga mån ge möjlighet till samutnyttjande.
 - vara flexibla över tid och kunna hantera både ökad och minskad efterfrågan på parkering i ett område.
 - lokaliseras med avsikt att främja hållbara transportslag.
 - vara mångfunktionella och bidra till en positiv upplevelse och trygghet i ett område.
 - innehålla mobilitetstjänster i större anläggningar.
 - innehålla möjlighet till el-laddning i den omfattning som det anses vara nödvändigt.
 - underlätta hantering och fördröjning av regnvatten vid skyfall för att minska belastningen på avloppsnätet.
- Vi utvecklar attraktiva, yteffektiva, trygga, tillräckligt dimensionerade och lättillgängliga pendlarparkeringar vid våra regionala noder, tågstationer och större hållplatser både för cykel och bil. På lämpliga platser nära större trafikleder utvecklar vi parkeringar för trafikanter som samåker.

- Vi ska prioritera behovet av ytor för cykelparkering i detaljplaneprocessen samt bidra till trygga, säkra och väderskyddade parkeringar med tillräckligt utrymme där det är bekvämt att parkera sin cykel. I planeringen ska vi beakta olika storlekar på cyklar, exempelvis lådcyklar.

3.4.5.1 Bakgrund

Åtgärder inom parkeringssystemet har en central roll för att vi ska kunna skapa en tätare, mer tillgänglig och attraktiv stad. Till vårt förfogande har vi effektiva styrmedel som pris och tillgång på parkeringsplatser. Kommunen har ett övergripande ansvar för att planera parkering men det är fastighetsägarens ansvar att tillgodose parkering för sin fastighets faktiska behov. Parkeringsanläggningar ska vara yt- och kostnadseffektiva, väl gestaltade och bidra till platsen där de är uppförda. Lokaliseringen är också avgörande för hur de kommer användas och hur de passar in i stadsmiljön. Vi behöver bedöma och utreda möjligheten till el-laddning av fordon tidigt i processen.

Att minimera markytan för bilparkering behövs både för befintlig bebyggelse och i nybyggnation. Vi ska i första hand tillgodose behovet av parkeringsplatser i samlade anläggningar som är flexibla över tid, så att marken kan nyttjas effektivt och främja samnyttjande. Samnyttjande innebär att olika brukare med parkeringsbehov utnyttjar samma parkeringsplatser under olika tidpunkter så att det totala behovet av parkeringsplatser blir mindre. Det kan vara en parkering som används av verksamheter på dagtid men som under kvällstid är tom och därmed kan användas av någon som besöker området. Vissa parkeringshus kan utvecklas med parkering för flera olika typer av fordon, exempelvis el-lådcyklar, elsparkcyklar och bilpool där man lätt kan välja önskat trafikslag. Sådana så kallade mobilitetsanläggningar, eller mobilitetshubbar, ger människor en ökad valmöjlighet till flera olika hållbara transportsätt.

Större samlade anläggningar är en bra princip i centralorten och även för Ödåkra och Rydebäck men passar inte in i alla tätorter. Principerna med att skapa yteffektiva lösningar är viktiga i alla orter men i de mindre tätorterna kan det mer handla om att skapa parkeringsanläggningar för flera funktioner, exempelvis pendlarparkering samt parkering för boende och anställda. Ytorna runt stationerna är begränsade i många tätorter. Därför behöver vi titta närmare på lösningar i två eller tre plan utifrån förutsättningarna på platsen.

Det är viktigt att parkeringsanläggningarna är utformade med en god gestaltning så att de upplevs trygga och säkra att vistas i och omkring, till exempel genom levande bottenvåningar med butiker och

tilltalande fasader. Det är viktigt att det finns möjlighet till mångfunktionella lösningar där parkeringshuset, förutom att bara vara en plats för bilen, också tillför andra kvaliteter till platsen. Det kan vara exempelvis en amfiteater, en klättervägg eller att man skapar lösningar för att hantera regnvatten vid skyfall.

Genom att utveckla och stärka pendlarparkering för bil och cykel vid tågstationer och busshållplatser skapar vi ett flexiblere trafiksystem där det är enkelt att resa kollektivt. Vi behöver se över och säkra vårt långsiktiga behov av att ha tillräckliga ytor för pendlarparkeringar vid våra stationer. Att människor har tillgång till ett tillräckligt antal attraktiva, trygga, väderskyddade och säkra cykelparkeringar med goda möjligheter att låsa fast sin cykel är betydelsefullt för att öka kollektivtrafikens upptagningsområde.

3.4.6 Vägledningstexter för Trafikinfrastuktur

Det finns unika vägledningstexter för respektive trafikobjekt. Du kan läsa dem genom att klicka på linjen eller symbolen i markanvändningskartan i karttjänsten eller i listan bland bilagorna i detta dokument.

3.5 Grönområde och park

Grönområden och parker ger invånarna livskvalitet och gör bebyggelseområdena attraktiva. När vi blir fler helsingborgare ökar behovet av grönområden och parker. Människor har ett allt större intresse för ett aktivt friluftsliv och att motionera i våra grönområden. I ett förändrat klimat kan grönområden lindra effekterna av skyfall och värmeböljor om de utformas på rätt sätt. Vi vill att Helsingborg ska vara den gröna staden med parker, natur och grönbåa stråk för alla – oavsett var man bor.

Den urbana mobilitetsanläggningen NÄR PARKERING ÄR EN FUNKTION AV MÅNGA

Mobilitetsanläggningen är smart placerad och väl näbar för området den försörjer, i anslutning till övergripande trafiknät och kollektivtrafik. På så sätt drar vi inte onödig biltrafik för långt in i bostadsområdena.

Konstruktionen är flexibel och konverterbar, med möjlighet att bygga till eller om, vid behov och när efterfrågan förändras.

Här finns goda möjligheter att bidra till biologisk mångfald med gröna tak och väggar, fågelholkar, insekshotell med mera.

Utvecklingsmöjligheterna för hållbara tjänster är stora. En utmärkt plattform för bilpool, cykeluthyrning, verkstad, tvätt och liknande.

Här finns förutsättning för multifunktionalitet som tillför platsen och närområdet nya värden, med olika och kompletterande, funktioner. Det kan vara klättervägg, amfiteater, gym, café, butik, skatebana och så vidare.

Bygg inte parkering under mark – det är mer än dubbelt så dyrt som att bygga ovan mark.

Inför avgift på gatumark för att styra bilar till mobilitetsanläggningar och få ekonomi att bygga och underhålla anläggningarna.

Bilar tar plats och står parkerade 98 procent av tiden. I Sverige finns det idag cirka sex parkeringsplatser per bil!



Mobilitetsanläggningen är attraktiv, bidrar till stadsmiljön och har verksamheter i gatuplan som attraherar besökare. Anläggningen ska vara visuellt tilltalande och kan ha olika fasader beroende på vilka miljöer de är riktade mot.

Även toalett bör ingå i servicen för de som betalar för att nyttja anläggningen.

I anslutning till mobilitetsanläggningens tak kan lokal energiproduktion integreras med hjälp av sol- och/eller vindkraft.



Energien kan på ett hållbart sätt försörja laddstationer, belysning och liknande.



Leverans och flyttning.



Utflykt med familjen.



Finåka på sommaren.

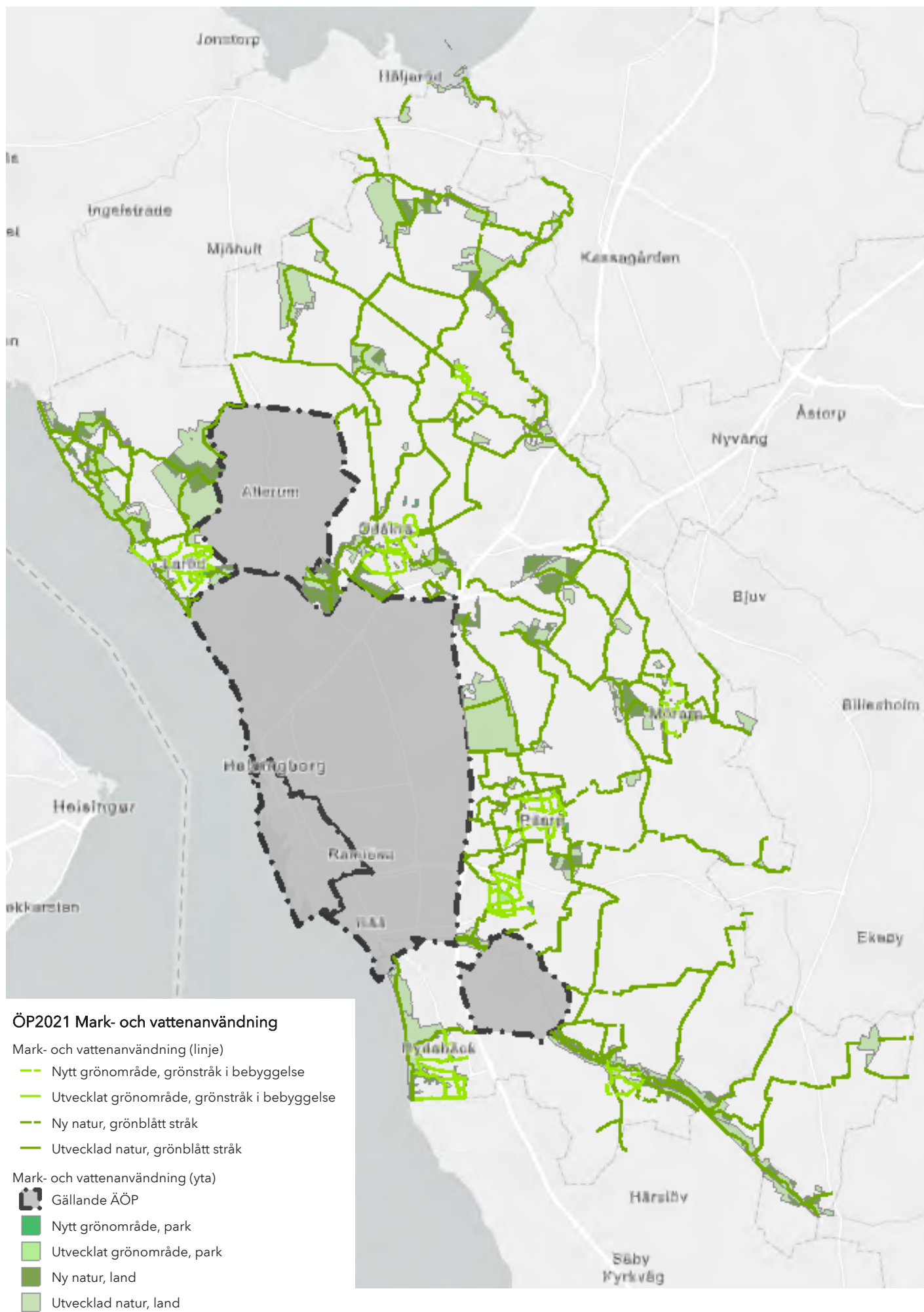


Vardagshandla, hämta på förskola.



Åka till jobbet, skolan och under fritiden.





Karta 3.5 Grönområde och park.

3.5.1 Grönområde och park

- Grönområde, parker och andra ytor som har rekreativa, ekologiska värden, har ett strategiskt läge eller har betydelse för klimatanpassning ska inte exploateras.
- Vi värnar tysta områden från buller och förbättrar ljudnivån i grönområden som är utsatta för buller. Bullernivån bör understiga 50 dB(A) i parker.
- Det ska finnas en närpark som är större än 1 hektar max 300 meter från bostäder.
- Det ska finnas en områdespark som är större än 5 hektar max 500 meter från bostäder i större tätorter.
- Det ska finnas naturområde som är större än 15 hektar max 1 kilometer från bostäder.
- Tillgången på park och natur anses som god om den är över 25 kvadratmeter per person och bör inte understiga 10 kvadratmeter per person.
- Vi bör plantera fler träd längs gator och på torg i områden med lite grön- och blåstruktur där det är svårt att anlägga nya parker.
- Vi tillämpar balanseringsprincipen i samband med exploatering.
- Vi gestaltar och sköter stadens grönområden och parker för att öka de rekreativa kvaliteterna för människor. Gestaltning och skötsel ska även stärka lokal och naturlig biologisk mångfald, anpassa områdena för värmeböljor och skyfall samt ta hänsyn till kulturhistoriska värden.
- Vi uppmärksammar privata markägare om att grön kvartersmark är viktig och har ett värde samt uppmuntrar dem att utveckla grönskan för sociala värden, biologisk mångfald och klimatanpassning. Grönytefaktorn är en metod som bör användas för att säkerställa gröna kvaliteter på kvartersmark.

3.5.1.1 Bakgrund

Vi vill att alla byar och stadsdelar ska ha tillgång till grönområden med kvalitet. De ska innehålla plats för ro, motion, umgänge, pedagogik, aktiviteter, djur och växter samt lokala evenemang. För att grönområden ska ge människor möjlighet till vila och avkoppling behöver de erbjuda en behaglig ljudmiljö. Tysta miljöer sänker stresshormon och blodtryck och hjälper kroppen och hjärnan att göra sig av med spänningar. Det saknas en definition av vad ett tyst område är men ofta använder man en bullernivå på maximalt 40 dB(A) som ett mått. Andelen människor som blir störda i en park ökar påtagligt om bullret är över 50 dB(A).

Forskning visar att människor använder grönområden oftare i vardagen om de ligger inom 300 meter, eller 5 minuters promenad från bostaden samt utan att behöva korsa större barriärer. Människor som bor inom detta avstånd till grönområden har en bättre

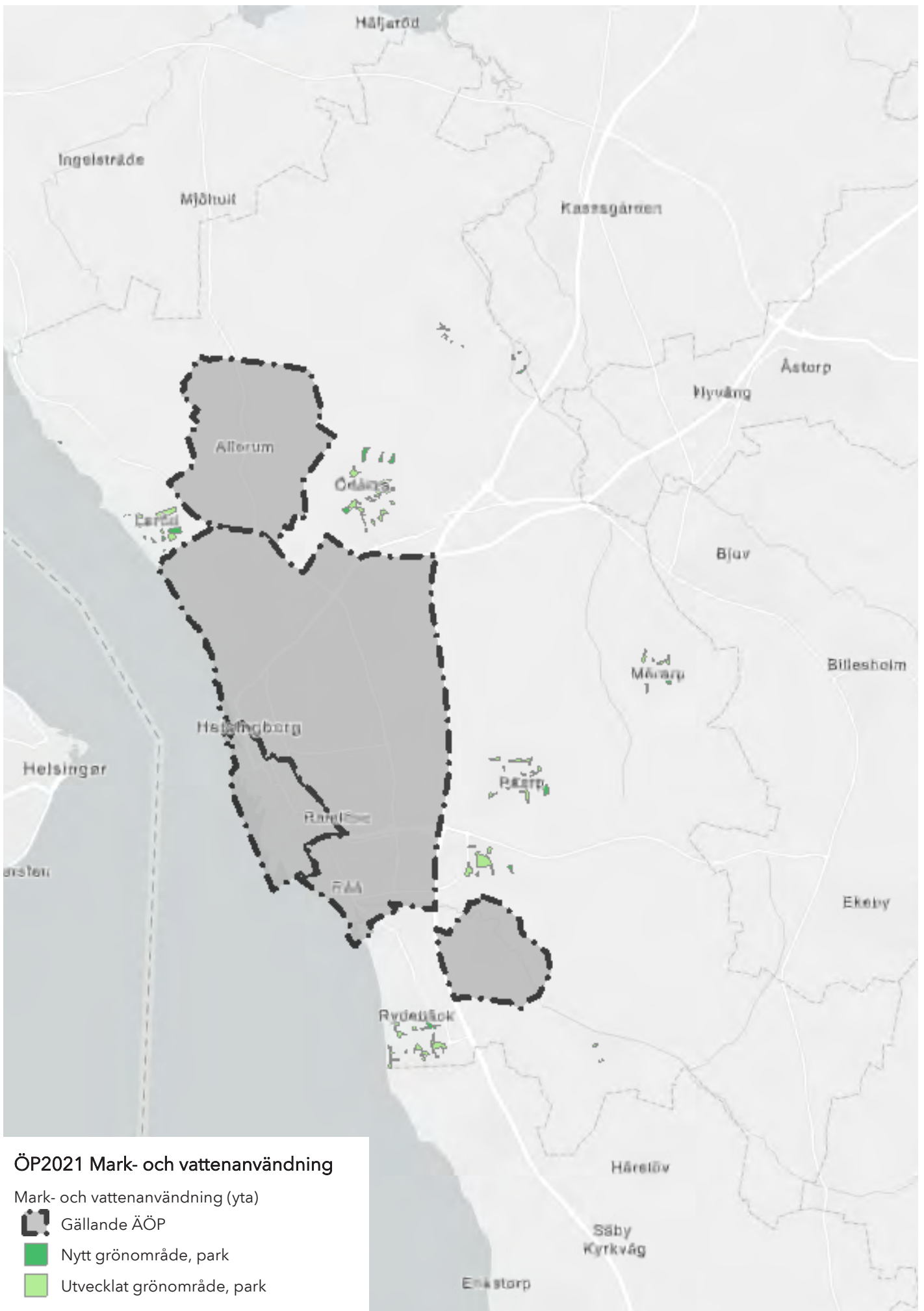
hälsa oavsett socioekonomisk bakgrund. I tätorterna är en god tillgänglighet särskilt viktig för vardagliga aktiviteter, till exempel för att hitta sammanhängande promenadrundor och för att barn ska komma ut och leka på ett enkelt sätt.

För att möta efterfrågan behöver vi anlägga fler grönområden samt höja kvaliteten i de befintliga. I områden med lite grönstruktur, där det är svårt att anlägga nya parker, bör vi plantera fler träd längs gator och på torg. De bör vara inhemska för att stödja den lokala biologiska mångfalden och för att undvika risker med invasiva främmande arter som sprider sig snabbt. Vi vill uppmuntra människor att odla genom att skapa stadsodlingar eller ge möjlighet till odlingslotter i bostadsområdena.

Vid planering av ny bebyggelse eller annan exploatering som riskerar att påverka grönområden på ett negativt sätt ska man använda balanseringsprincipen. Då tillämpar man den så kallade skadelindringshierarkin vilket innebär att man i första hand ska undvika intrång i grönområden och därefter minimera ingreppen. Om projektet trots allt innebär en negativ påverkan på grönområden ska skadan i första hand utjämnas inom området eller ersättas på en annan plats. Grundprincipen är att exploitören betalar för balanseringen.

I Helsingborg har vi en helhetssyn på grönstrukturen och värdesätter den oavsett om den är privat eller offentlig, park, natur, hav, strand, dammar eller trädgård. Vi är medvetna om att vi får viktiga ekosystemtjänster genom all grönstruktur och vi prioriterar gröna friytor på kvartersmark. Grönytefaktorn är ett verktyg för att säkerställa gröna kvaliteter i samband med detaljplanering och bygglovshantering.





Karta 3.5.1 Grönområde och park.

3.5.2 Grönstråk i tätorterna

- Vi skapar sammanhängande gröna stråk inom tätorterna och mellan tätorterna och det omkringliggande landskapet.
- Vi utvecklar de gröna stråken så att de blir mångfunktionella och fungerar för rekreation, klimatanpassning och växt- och djurliv.
- Vi arbetar för att gröna stråk är minst 20 meter breda och med varierad grönblå utformning.

3.5.2.1 Bakgrund

Gröna stråk knyter samman parker och naturområden med bostadsområden, skolor och förskolor. De gör det möjligt för människor att promenera, jogga och rasta hundar men kan också innehålla rymligare platser för möten, lek och vila. Gröna stråk kan underlätta klimatanpassning, rena dagvatten samt producera grundvatten om de ligger lägre än omgivande mark och kan ta emot dagvatten. Gröna stråk kan hjälpa till med att minska övergödningen av vattendrag och hav. Målet är att utveckla de gröna stråken så att de bidrar med olika ekosystemtjänster.

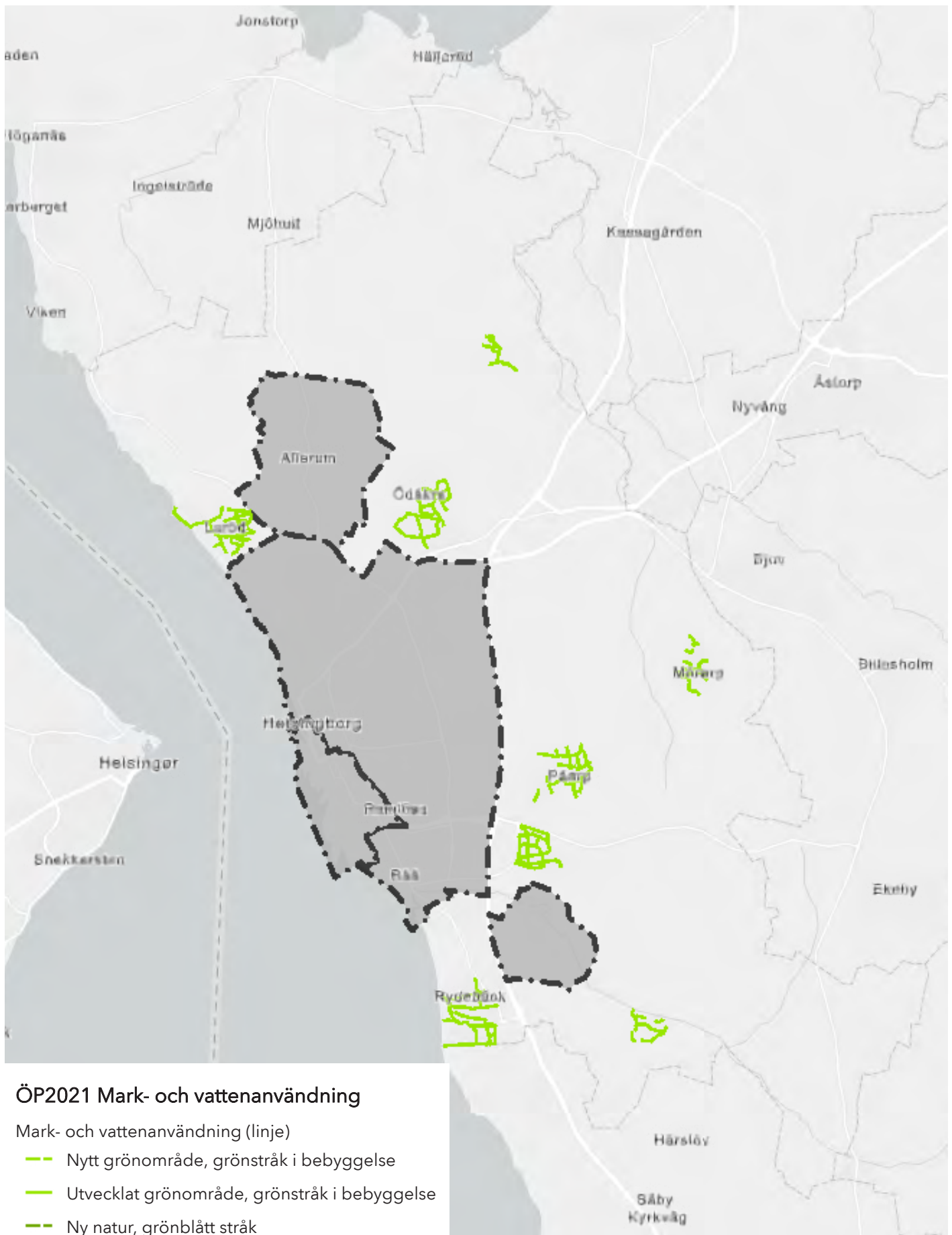
Ett sammanhängande system av gröna stråk är en viktig strategi som ger en tydlig struktur och karaktär i tätorterna. Ett grönt nätverk förbättrar nåbarheten till grönområden och underlättar för promenader och andra aktiviteter. I tätorterna finns de gröna stråken ofta längs gång- och cykelvägar.

Gröna stråk ska hänga samman med varandra och vara lätta att röra sig i. De bör ha en god ljudkvalitet, god sikt, vara lätta att hitta i och upplevas som trygga. För att rymma uppvuxna träd och buskar och bra gång- och cykelvägar bör de gröna stråken vara minst 20 meter breda.

Gröna stråk bör höjdsättas lägre än omgivande mark för att skapa sekundära avrinningsvägar och underlätta vid skyfall. Vegetationen bör vara varierad och med bärande och blommande träd och buskar för att gynna den biologiska mångfalden.

3.5.3 Vägledningstexter för grönområden och park

Det finns unika vägledningstexter för respektive grönområde. Du kan läsa dem genom att klicka på ytan i markanvändningskartan i karttjänsten eller i listan bland bilagorna i detta dokument.



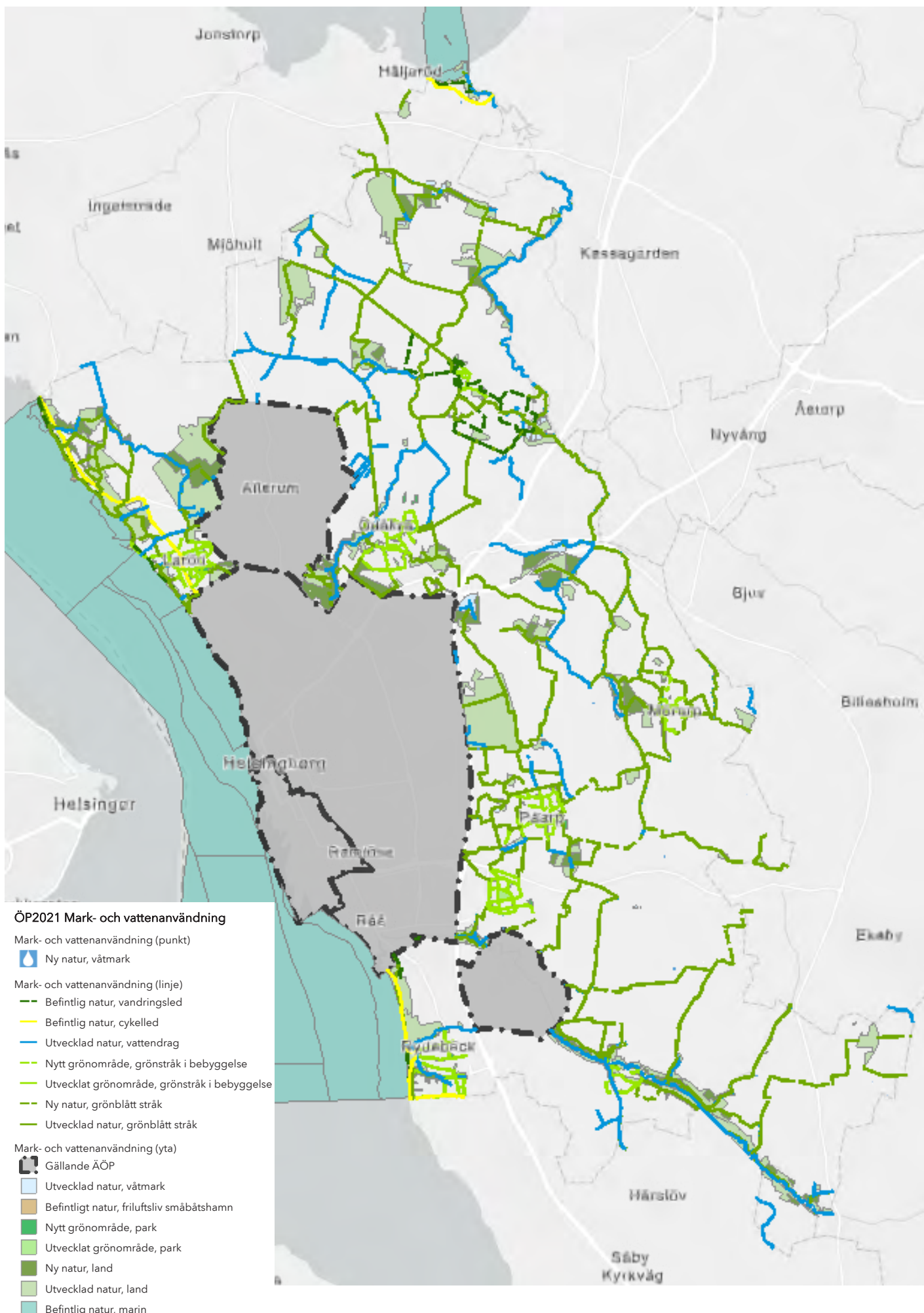
Karta 3.5.2 Grönstråk i tätorterna.

3.6 Natur och friluftsliv

Möjlighet till friluftsliv ligger högt upp på listan på vad som gör en kommun attraktiv som boende- och etableringsort. Många vill vandra, rida, fågelskåda, cykla, jogga, fiska, dyka, surfa med mera i naturen. Samtidigt finns behovet av att bara få vila och återhämta sig från en stressande vardag i fridfulla naturområden. Ett av de nationella friluftsmålen handlar om att samhällsplanering och markanvändning ska ta hänsyn till friluftslivets behov av att ha tillgång till attraktiva natur- och kulturlandskap. I Översiktsplanen pekar vi ut naturområden som är viktiga för friluftslivet genom den friluftslivskartläggning som vi har gjort. Men för att få ett tydligare perspektiv på genomförandet bör vi ta fram en friluftslivsplan för Helsingborg.

Helsingborg har flera fina naturområden längs stränderna utmed Öresund och Skälderviken. Omkring 20 procent av stadens totala areal består av hav med undervattensskogar som fungerar som havets barnkammare och skafferi. Staden har även fina naturområden på land med landborgen och dess raviner, Råådalen och ett antal skogsdungar är de viktigaste. Omkring 15 procent av arealen på land består av parker, skog, stränder, betesmarker och våtmarker. Dessa områden är också livsmiljöer för flera tusen arter djur, växter och svampar, varav ungefär 300 är rödlistade. En fungerande grön- och blåstruktur är förutsättningen för att ekosystemen ska vara livskraftiga och leverera ekosystemtjänster, både på land och i havet. Översiktsplanen är ett strategiskt planeringsunderlag för den grönblå infrastrukturen på en landskapsekologisk nivå. För fördjupad kunskap finns Grönstrukturprogram samt Natur- och kulturmiljöprogram för Helsingborg. Vidare finns ett underlag för kommunal havsplanering för Helsingborg framtaget.

Fram till 2050 förväntar vi att Helsingborgs befolkning ökar till 190 000 invånare. I Helsingborg har vi lite natur- och friluftslivsområden i förhållande till vår befolkningens mängd. Under 30 års tid har vi arbetat med att återskapa natur, främst våtmarker men även lövskogar och ängs- och hagmarker, samt förbättrat förutsättningar för natur i havet. För att behålla andelen grönområden när befolkningen ökar behöver vi anlägga ny park och natur i större omfattning och i snabbare takt än hittills. Genom att utöka den grönblå strukturen kan vi säkerställa god tillgång till rekreationsområden och skapa förutsättningar för livskraftiga populationer av djur och växter och därmed nå våra mål för miljö- och livskvalitet.



Karta 3.6 Natur och friluftsliv.

3.6.1 Natur land

- Vi skyddar befintlig natur som har höga bevarandevärden genom att göra strategiska markinköp, bilda nya och utöka befintliga naturreservat.
- Vi förbättrar naturområden genom att investera och anpassa skötseln till rekreativa, kulturhistoriska och biologiska värden.
- Vi pekar ut områden i landskapet där det är strategiskt lämpligt att återskapa och förstärka naturområden för att förbättra rekreation, biologiska värden och produktionen av ekosystemtjänster.
- Vi arbetar med rådgivning till privata markägare om hur de kan utveckla värdena i naturområden och i odlingslandskapet.

3.6.1.1 Bakgrund

Enligt konventionen om biologisk mångfald som Sverige har skrivit under, ska minst 17 procent av alla landområden vara skyddade år 2020. Detta gäller speciellt områden som har stor betydelse för biologisk mångfald. De skyddade områdena skall vara representativa och väl sammanlänkade. I Helsingborg är omkring 11 procent av kommunens totala yta naturreservat. Större delen av reservaten är marina områden. Av landarealen är det 4 procent som är skyddade som naturreservat.

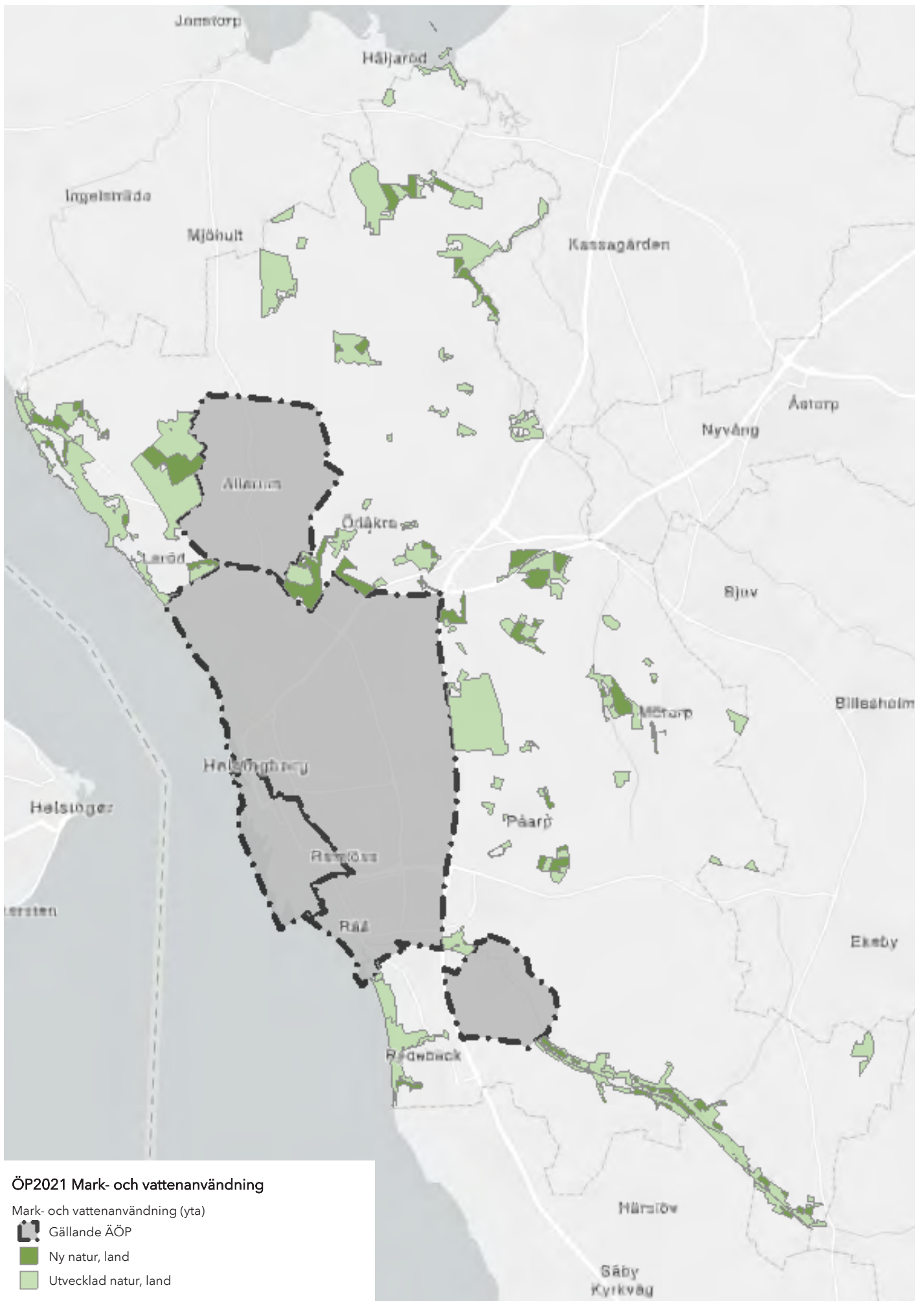
Rödlistan är en nationell sammanställning över vilka arter som minskar i antal eller utbredning. Den ligger ofta till grund när man bedömer om arter bör fridlysas eller inte. Omkring 20 procent av Sveriges arter är rödlistade enligt 2020 års rödlista. De har inte en säker fortlevnad och riskerar därför att dö ut. Majoriteten av dessa arter finns i skogen och i jordbrukslandskapet. Helsingborg har ett särskilt ansvar för ädellövskog enligt den regionala skogsstrategin för Skåne. Av Sveriges skogar är endast 1 procent ädellövskog men hälften av Sveriges rödlistade skogsarter är knutna till ädellövskog. Att skydda skog, öka hänsynen i skogsbruket samt utöka ädellövskogarna är angeläget och en kostnadseffektiv naturvård.

Många arter i Sverige omfattas av artskyddsförordningen. Enligt artskyddsförordningen är alla fåglar, grod- och kräldjur och ytterligare cirka 300 djurarter, växter, svampar och lavar fridlysta. Det innebär att man inte får döda, skada, fånga eller störa dem. Man får inte heller skada eller förstöra de områden eller platser där arterna kan fortplanta sig eller vila. I bilagorna till art- och habitatdirektivet och fågeldirektivet är det preciserat vilka arter som inte får skadas. Vid exploateringsprojekt ska man vid behov undersöka om det förekommer arter som omfattas av artskyddsförordningen. I de fall det är aktuellt ska man därefter bedöma om man ska söka dispens av länsstyrelsen.

Genom att göra överenskommelser med markägare kan vi skydda natur på lång sikt. Staden kan vara en aktör men även statliga organisationer som skogsstyrelsen och länsstyrelsen arbetar med att skydda natur. Exempel på områden som bör skyddas i Helsingborg är Hasslarps dammar, Ramlösaravinen, Björka skog, Björka fålad, Marielundsskogen, Tollarps skog, Mörarpskogen, Nellåkraskogen, Allerumsskogen, Stureholm, Småryd, Tångaskogen, Tursköpskogen, Röglesäteri. Det kan ske i form av naturreservat eller genom andra överenskommelser med markägare, till exempel naturvårdsavtal eller biotopskydd.

För att skapa fungerande naturområden behöver vi utöka isolerade värdekärnor i vardagslandskapet och koppla ihop dem med hjälp av grön-blåa stråk. Vi föreslår ny natur på strategiska platser intill värdekärnorna i landskapet. Större naturområden rymmer fler arter samtidigt som störningar från omgivningen blir mindre. Med ny natur kan vi undvika ytterligare förluster av den biologiska mångfalden i Helsingborg.

Ny natur på åkermark kan genomföras successivt, på flera olika sätt och i kombination med jordbruksproduktion. Grönstruktur är mångfunktionell och ger flera värden, exempelvis klimatutjämning, rekreation och biologisk mångfald. Ny grönstruktur kan även bidra till en ökad livsmedelsproduktion genom pollination, skadedjurspredation, läeffekt och andra viktiga ekosystemtjänster. På lång sikt är målet att återskapa natur på 4 procent av vår landareal för att kunna nå våra livskvalitetsmål. Ny natur är reversibel, och åkermark går att återskapa, om vi behöver återuppta odling i framtiden..



Karta 3.6.1 Natur land.

3.6.2 Vattendrag och våtmarker

- Vi reserverar lågpunkter och andra lämpliga platser i landskapet för att skapa våtmarker, målsättningen är att återskapa 300 hektar i Helsingborg.
- Vi anpassar utformningen av våtmarker och dammar till omgivningen så att den gynnar biologiska och rekreativa värden.
- Vi utvecklar och restaurerar diken och bäckar så att de återfår sina naturliga funktioner och värden.
- Vi tar hänsyn till vattnets behov av översvämningsszoner utifrån dess naturliga variationer i flöden.
- Vi ska uppnå god ekologisk status i våra vatten.
- Vi ska följa miljö kvalitetsnormerna för vatten vid all planering.
- Vi ska ta fram en vattendragsplan för Helsingborg.
- I de fall kommunen avser planlägga mark intill vattendrag som inte omfattas av nuvarande strandskyddsbestämmelser ska vi verka för att tillgodose allmänhetens intresse av vattennära rekreativsmöjligheter, värna vattendragets naturliga flöde och utbredning vid beräknat högsta flöde samt skapa goda livsutrymmen på land och vatten för djur och växter.

3.6.2.1 Bakgrund

Både rinnande och stillastående sötvatten är viktiga livsmiljöer i landskapet som kan vara produktiva och fulla av liv. Helsingborg saknar sjöar men har många småvatten i form av märkegravar, lertäkter, öppna diken och bäckar. Den vanligaste och kanske mest ursprungliga våtmarkstypen i Helsingborg är fuktig till blöt gräsmark utmed vattendrag. Andra värdefulla våtmarkstyper är kärr och fuktig skog. Det råder generell brist på alla typer av vattenmiljöer i Helsingborg. Omfattande utdikning och dränering under de senaste 200 åren har lett till en allmän torrläggning av landskapet. Ursprungligen var 30 procent av landskapet våtmark jämfört med dagens 2 procent.

Helsingborgs vattendrag är naturligt små. Under lång tid har vattendragen varit starkt påverkade av olika verksamheter. Flera av dem är det fortfarande idag. En vattenmiljö innehåller alltid liv och har därför alltid ett mått av naturvärde för olika organismgrupper och för viktiga processer i landskapet. Att ett vattendrag inte har god status kan bero på flera olika skäl som till exempel onaturliga flödesvariationer, föroreningar eller en förändrad fysisk miljö. För att få en helhetssyn på vattendragen behöver man planera och genomföra insatser utifrån deras avrinningsområden. Med hänsyn till att flera vattendrag har en bristande status och eftersom det finns behov av en samordnad planering av insatser bör vi ta fram en vattendragsplan.

Allmänhetens tillgänglighet och rekreativsmöjligheter längs med vattendrag går ofta hand i hand med åtgärder som syftar till att förbättra den ekologiska statusen i ett vattendrag.

Samhället har satsat stora resurser för att återskapa våtmarker. Under de senaste tjugofem åren har man anlagt över hundra våtmarker och dammar i Helsingborg. Våtmarker är bra exempel på mångfunktionell natur där vinsterna är många - minskad övergödning till vattendrag och Öresund, förbättrade livsmiljöer för djur och växter, bättre buffring av hög- och lågvattenflöden och höjda rekreativsvärden. Även om vattenmiljöerna inte är stora så har flera små vattenmiljöer i nära anslutning till varandra också stor betydelse för många vattenlevande organismer.

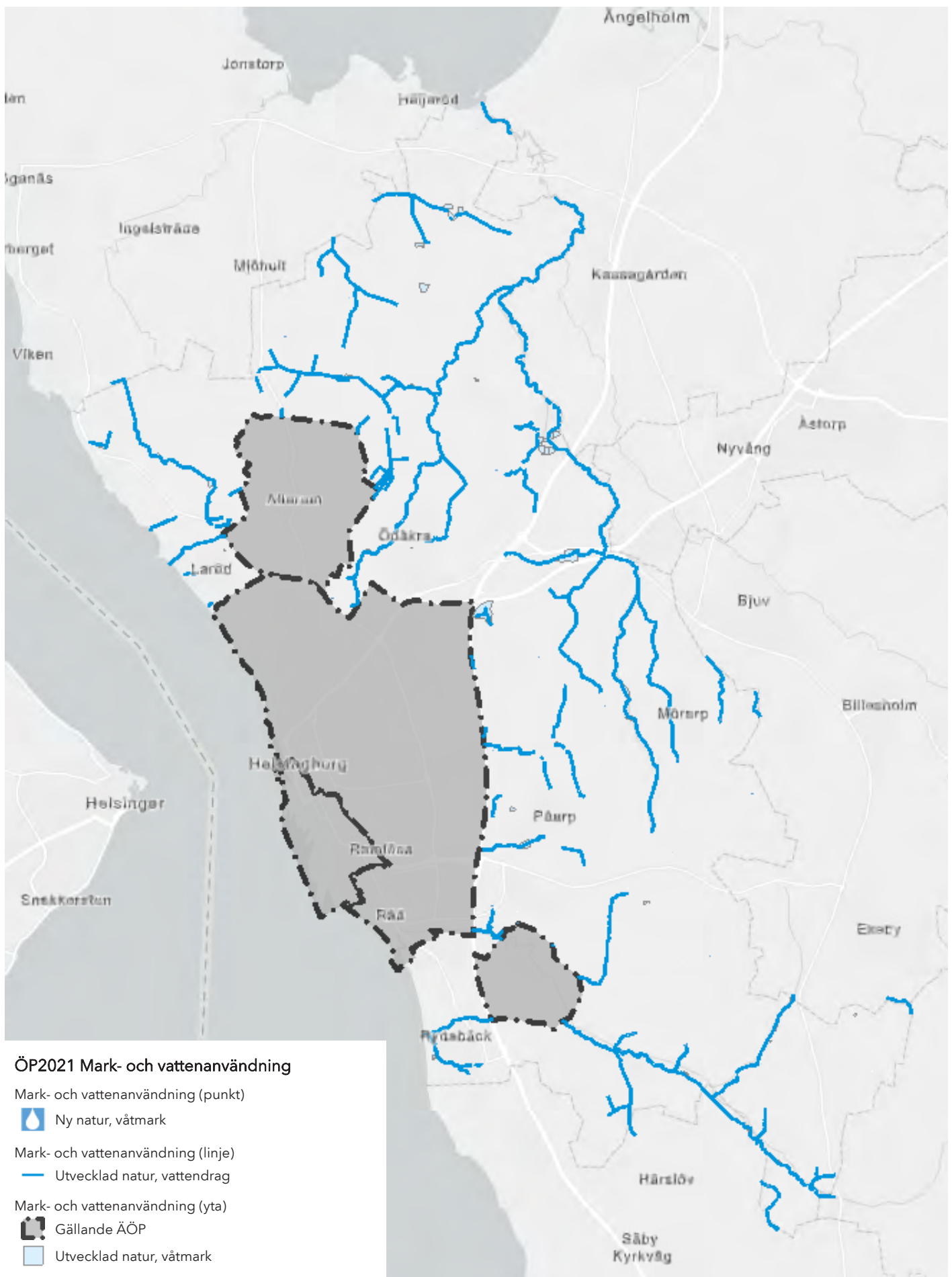
Våtmarksarbetet behöver fortsätta även framöver och koordineras med berörda, främst markägare, länsstyrelse, Helsingborgs stad, NSVA samt vattendragsförbunden för Råån och Vegeån. Vi bör samplanera våtmarker och fördröjningsdammar med naturmark och parker och anpassa dem till det omkringliggande landskapet. Utformningen bör vara varierad och ge biologiska och rekreativa värden.

Värdekärnor vattendrag

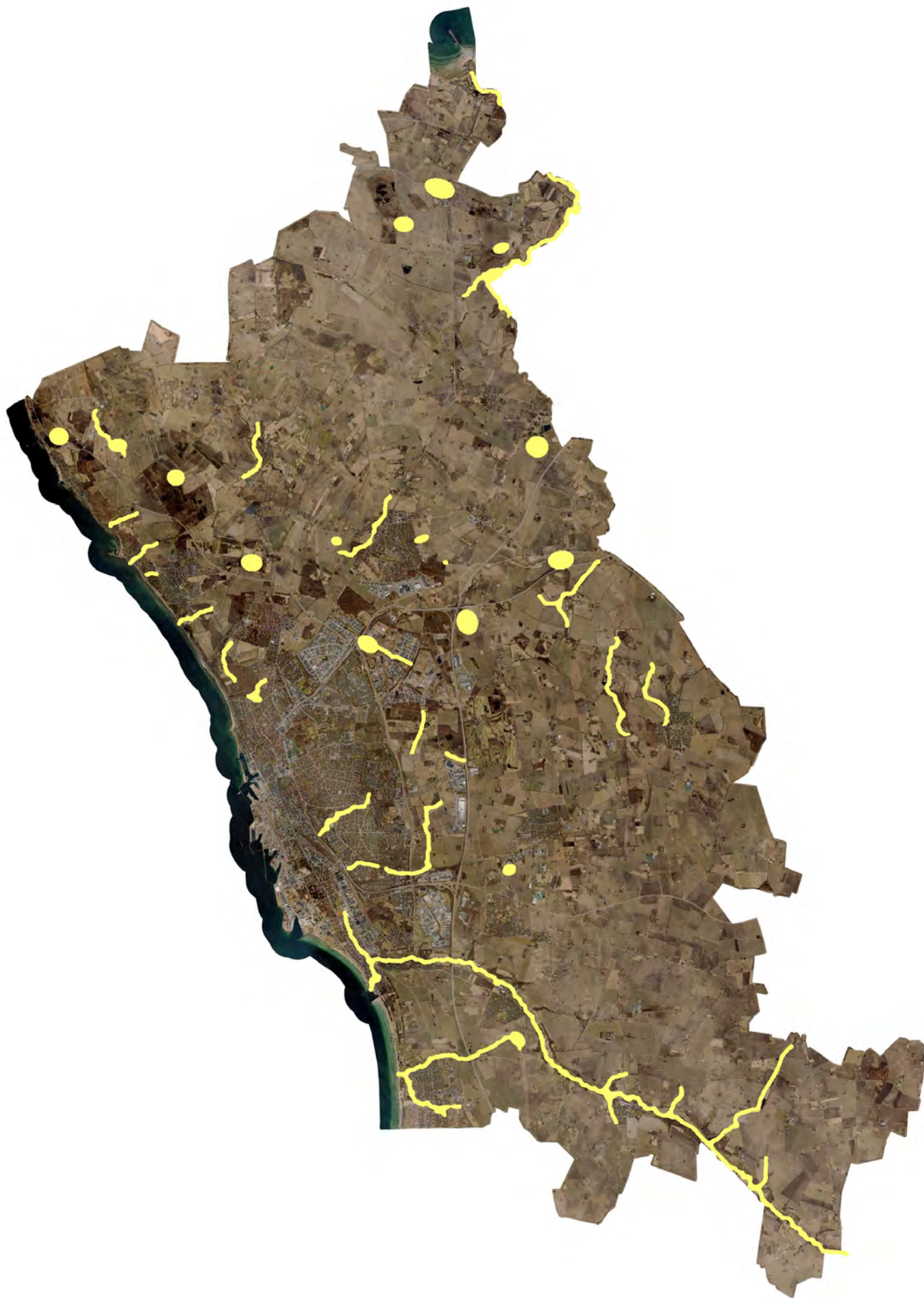
På bilden finns det utpekade värdekärnor för vattendrag. Det handlar om vattendrag eller sträckor som har kvaliteter som särskiljer dem från andra vattendrag i omgivningen. Det kan vara att vattendraget har kvar sin naturliga meandring, att bottenstrukturen är varierad, att det finns beskuggning eller en skyddszon till omgivande åkermark. Det vill säga ett mer naturligt utseende och funktion som gynnar biologisk mångfald, rening och rekreativa värden.

Det finns även sträckor med dåliga förhållanden som vi måste åtgärda om vi ska följa Vattendirektivet. Det är vattendrag som går i rör under mark, vattendrag som får ta emot mycket dräneringsvatten eller orenat dagvatten vilket ger en dålig vattenkvalitet. Det kan även vara uträtade och fördjupade diken i utpräglade jordbrukslandskap. Trots fina naturliga delsträckor har Välabäcken och övre Ödåkrabäcken dålig vattenkvalitet samt onaturliga och skadliga variationer i flödet, vilket beror på närliggande verksamheter och stor dagvattenpåverkan. Rydebäcken, Heabäcken och Mörarpsbäcken, som har höga värden med bland annat öring, har upprepade gånger drabbats av utsläpp och fiskdöd. Dessa vattendrag är inte markerade i kartan.

För vattendirektivet och miljö kvalitetsnormer för vatten se avsnitt 5.2.3 Riksintressen och andra värden.



Karta 3.6.2 Vattendrag och våtmarker.



3.6.3 Marin natur

- Vi undviker att anlägga nya fasta och tillfälliga bottenstrukturer som kan skugga och grumla grunda bottenmiljöer på 0 till 10 meters djup. Om sådana måste göras ska utformning och utförande ske på ett sätt som minimerar skada på vegetation, skuggning av växtlivet och grumling av vattnet.
- Vi bevarar grunda vegetations- och revbildande bottenmiljöer samt djupa mjuka- och revbildande bottenmiljöer och ger möjlighet för dem att utvecklas på ett gynnsamt sätt.

3.6.3.1 Bakgrund

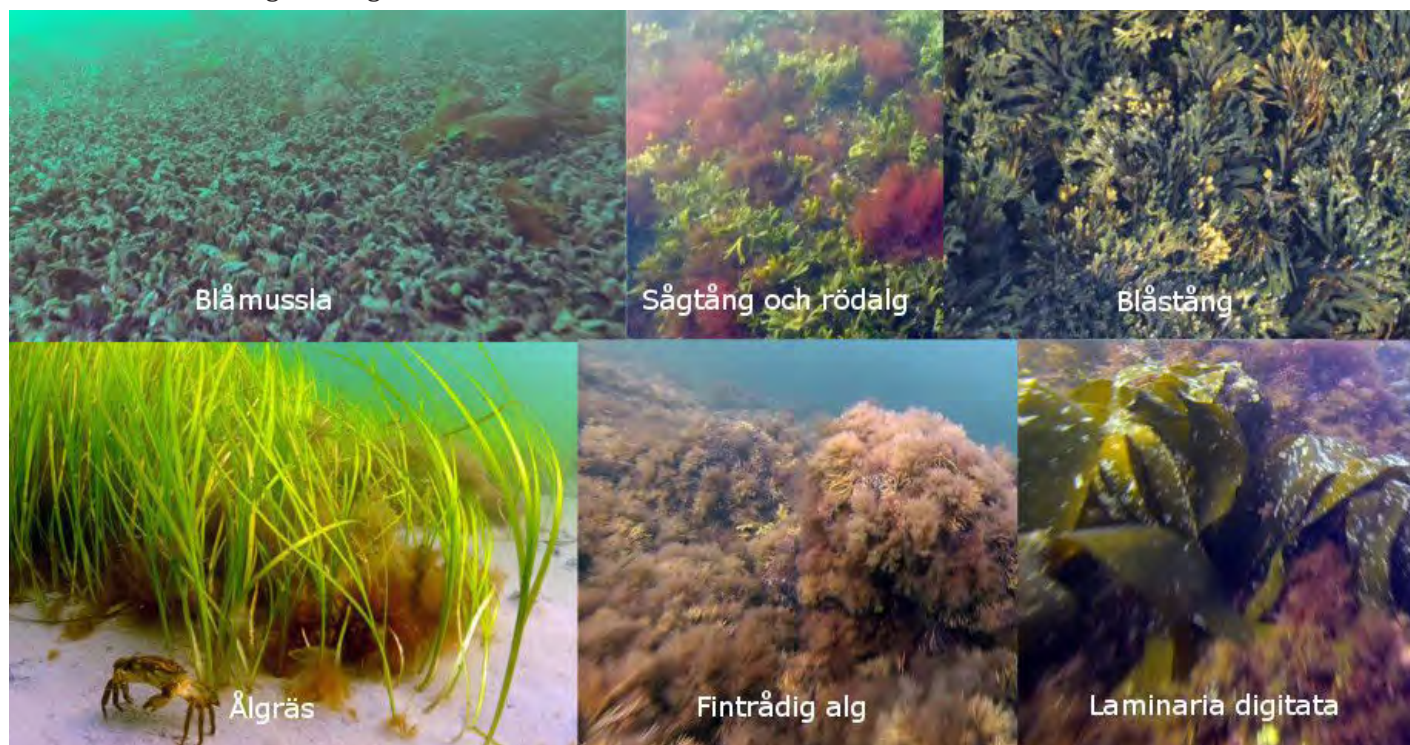
Öresund har mycket höga naturvärden och i Helsingborg finns det flera skyddade områden. Naturvärdena gör i sin tur att havsområdet och kusten har ett högt rekreativt värde för invånarna och ger möjlighet till naturupplevelse, sportfiske, bad, paddling och segling. Det är kombinationen av friska, grunda havsområden med levande, djupa bottensamhällen som gör att Öresund idag är ett av Sveriges mest välmående havsområden. Genom att skydda dessa områden mot exploatering ökar vi förutsättningarna för att vårt havsområde ska behålla höga biologiska- och rekreativa värden.

I Helsingborg finns det vegetation i form av ålgräs och tång längs nästan hela kusten. En av Skånekustens finaste ålgräsängar finns utanför Fortuna och vid Grollegrunds marina reservat finns ett av Öresunds artrikaste algsamhällen, så kallade tångskogar. På några platser förekommer även blåmusselsamhällen tillsammans med ålgräs. Dessa så kallade biogena rev är extra produktiva och viktiga platser för såväl marina djur som sjöfågel. I översiktsplanen pekar vi ut dessa havsområden som kärnområden för biologisk mångfald.

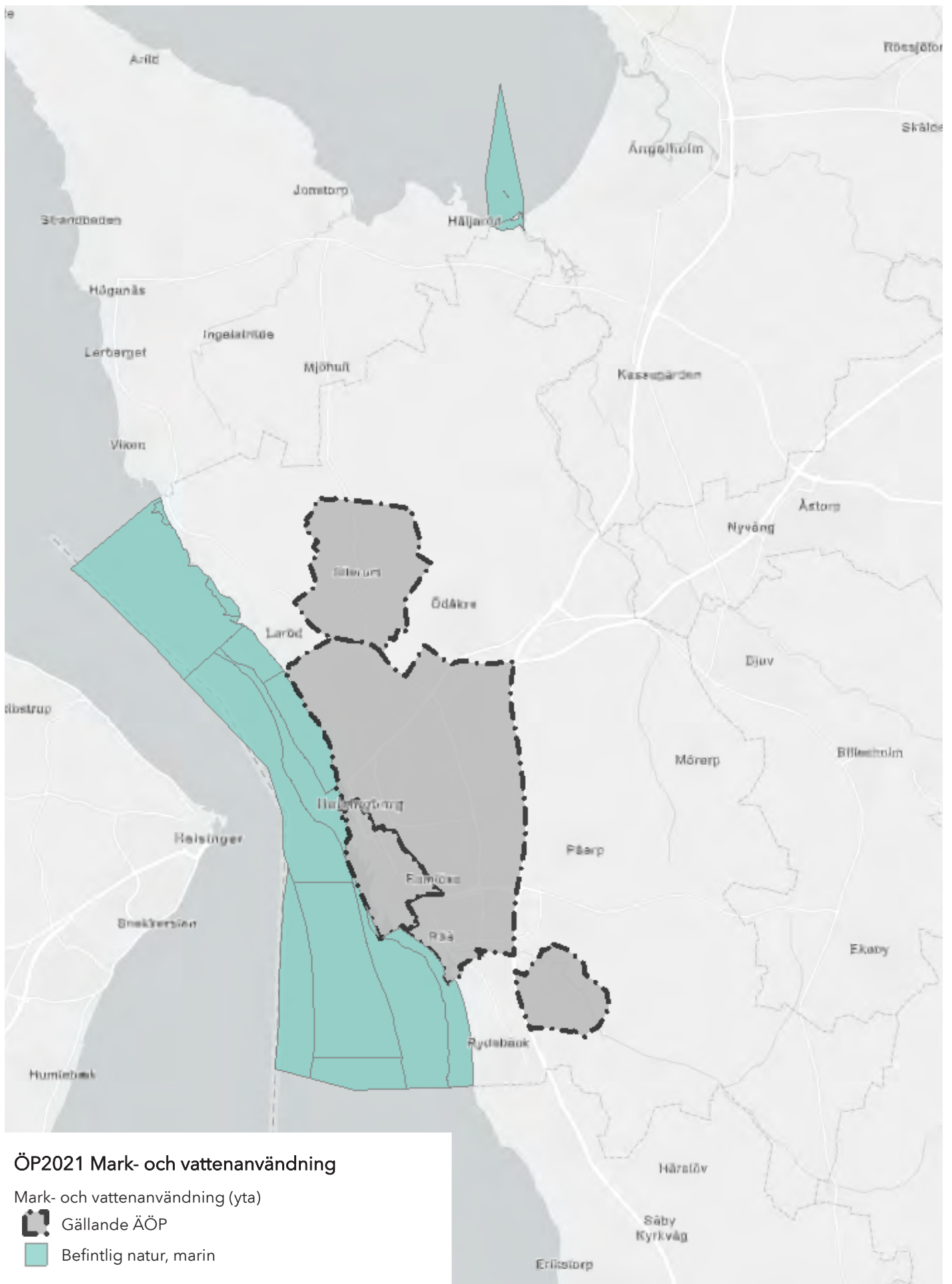
Utanför kusten ligger också en djupränna som sträcker sig in i Öresund från Kattegatt i norr och ner till Staffansbank i Landskrona. Rännan är mellan 20 och 50 meter djup. Djurlivet där är en del av Kattegatts marina djurliv och utgör de artrikaste områdena i Öresund. Inom detta område lever hästmusslan som är rödlistad och kan ses som en speciell ansvarsart för Helsingborg. Knähakens naturreservat skyddar en av de sista större förekomsterna av arten i Sverige. De djupa bottarna är också ett så kallat födosöksområde för många fiskar och utgör lekområde för torsken i Öresund.

Många djur använder olika delar av havet under olika uppväxtstadier och tider på året. De grunda och djupa havsmiljöerna ingår i samma näringsväv. Det är därför viktigt att skydda dem tillsammans för att kunna bibehålla och utveckla natur- och rekreationsvärdena i och längs havet. Genom att skydda och stärka de marina näringsvävarna skapar vi också resiliens, förmåga att stå emot och klara av förändring, återhämta sig och vidareutvecklas, så att de kan möta de stora utmaningarna som klimatförändringen innebär med höjda havstemperaturer och sänkt pH.

Helsingborgs kustlinje har förändrats när vi har anlagt hamnar och gjort andra utfyllnader under de senaste 150 åren, vilket har minskat andelen grunda havsbottnar. Idag finns en begränsad kunskap om hur man kan restaurera dessa naturmiljöer. Det är trots allt viktigt att vi arbetar med att förstärka och återskapa natur i havet. Det kan ske genom att återplantera ålgräs eller att anlägga konstgjorda rev för att få en gynnsam utveckling av revbildande organismer.



En fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör (HH) planeras för väg- och järnvägstrafik. När man planerar, utformar och genomför HH-förbindelsen ska man ta hänsyn till områden med mycket höga naturvärden med stor biologisk mångfald.



Karta 3.6.3 Marin natur.

3.6.4 Grönblåa stråk i landsbygden

- Vi arbetar för att skapa sammanhängande grönblåa stråk mellan värdefull natur och mellan tätorterna och det omkringliggande landskapet.
- Vi utvecklar de grönblåa stråken så att de blir mångfunktionella och fungerar för djur och växter. I den mån det är lämpligt ska stråken även göras tillgängliga för promenad och ridning.
- Vi arbetar för att de grönblåa stråken ska vara minst 20 meter breda och följa befintliga landskapselement som bäckar, stenmurar och trädrader.

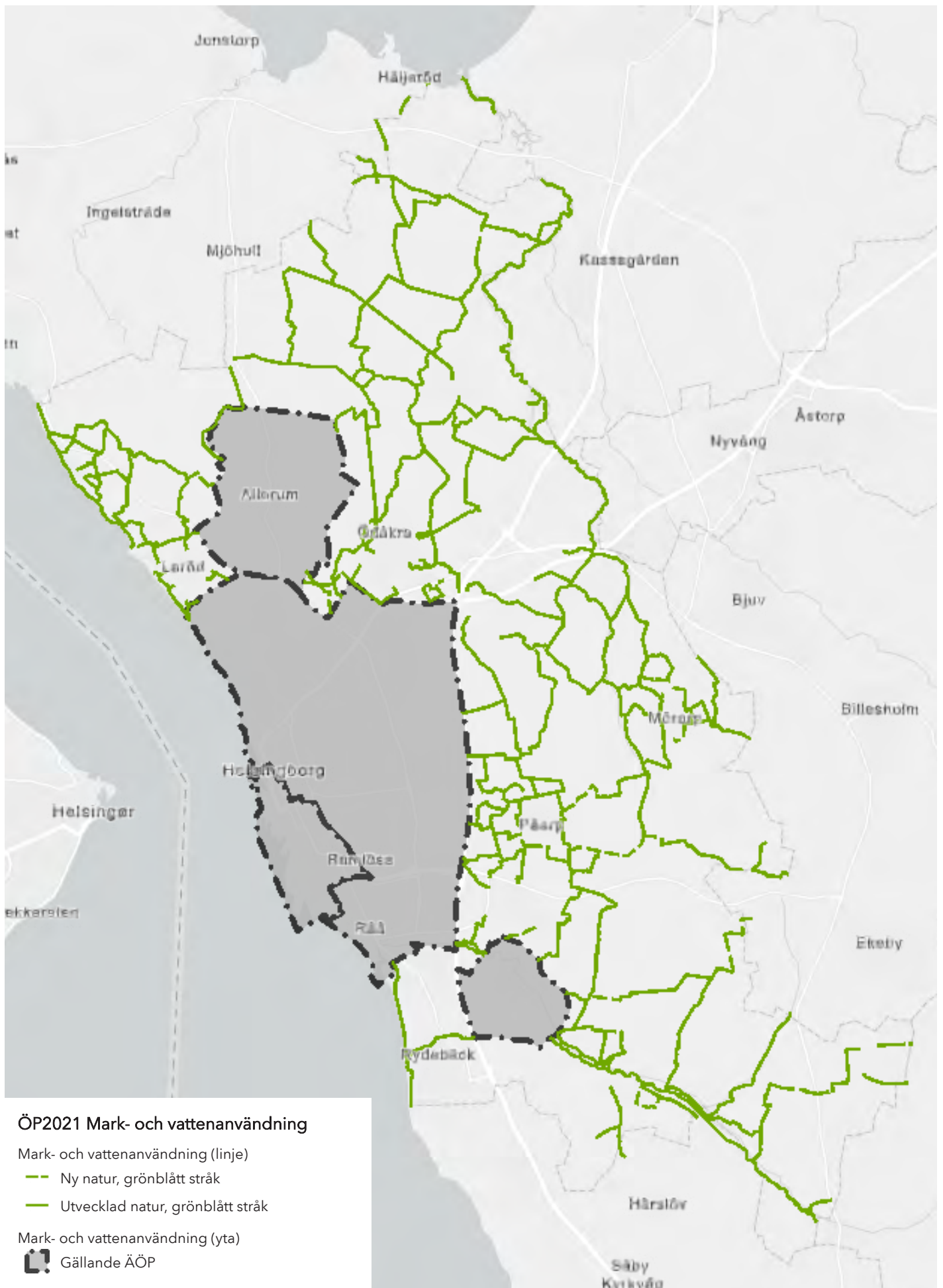
3.6.4.1 Bakgrund

På landsbygden följer de grön-blåa stråken framför allt odlingshinder som bäckar, stenmurar och trädrader, vilket gör att intrånget i odling minimeras. När de gröna stråken sammanfaller med diken kan man förbättra vattenkvaliteten och minska översvämningar genom att anlägga så kallade tvåstegsdiken. I odlingslandskapet kan grön-blåa stråk ge fördelar för produktionen genom bland annat läeffekt, pollination och skadedjurspredation. Grön-blåa stråk i odlingslandskapet gynnar även vilda djur och bidrar till att minska övergödning till vattendrag och till havet.

Möjligheterna för människor att röra sig längs stråken varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med markägare eller växt- och djurliv. Sammanhängande grön-blåa stråk förbättrar människors närhet till grönområden och underlättar promenader, ridning och andra aktiviteter. Idag ligger flera av våra värdefulla naturområden som isolerade öar i ett odlingslandskap som är intensivt brukat och ligger intill bebyggelse. Sammanlänkade naturområden och parker underlättar även utbyte och ger möjligheter för växter och djur att spridas, vilket stärker ekosystemen.

Det krävs alltid överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grön-blåa stråk. På vissa platser kan det finnas felande länkar som fattas och behöver överbryggas. Tidig dialog om grönstråkens sträckning ska ske med markägare vid ett eventuellt genomförande..





Karta 3.6.4 Grönblåa stråk i landsbygden.

3.6.5 Friluftsliv

- Vi bör ta fram en friluftslivsplan för Helsingborg med tillhörande åtgärdsplan.
- Staden ska tillsammans med andra aktörer utveckla värden för friluftsliv.
- Vi ska ta hänsyn till friluftslivets intressen, särskilt det tätortsnära friluftslivet i samband med fysisk planering.
- Vi ska skydda, koppla samman och återskapa naturmark för att öka den allemansrättsligt tillgängliga marken i Helsingborg i takt med befolkningsökningen.
- Vi ska arbeta för att anlägga grönblå stråk som kopplar samman grönområden och gör det möjligt att komma ut i odlingslandskapet.
- Vid planering och genomförande av friluftsliv ska hänsyn tas till olika användarintressen samt till växt- och djurliv.
- Vi ska arbeta för att bullernivåerna i naturområden viktiga för rekreation understiger 45 dB(A).

3.6.5.1 Bakgrund

Friluftsliv har stor betydelse för människors rekreation och hälsa. Intresset för det aktiva friluftslivet ökar, särskilt att vandra och cykla längs leder. Detta gäller även det kommersiella friluftslivet – så kallad naturturism. Det nationella målet för friluftslivspolitikerna är att stödja människors möjligheter att vistas ute i naturen och att utöva friluftsliv där allemansrätten är en grund för friluftslivet.

I Helsingborgs kommun har vi relativt lite allemansrättsligt tillgänglig natur i förhållande till vår folkmängd vilket begränsar möjligheterna till friluftsliv. Vår kuststräcka längs Öresund och Skälderviken uppväger till viss del brister på naturområden på land och ger möjlighet till flera fritidsaktiviteter i och i anslutning till havet. Exempel på aktiviteter som är koncentrerade till kusten är vandring, cykling, bad, båtliv, fiske, surfing och fågelskådning. De rekreativa värdena är mycket stora och allmänheten har över lag en god tillgänglighet till kusten och havet.

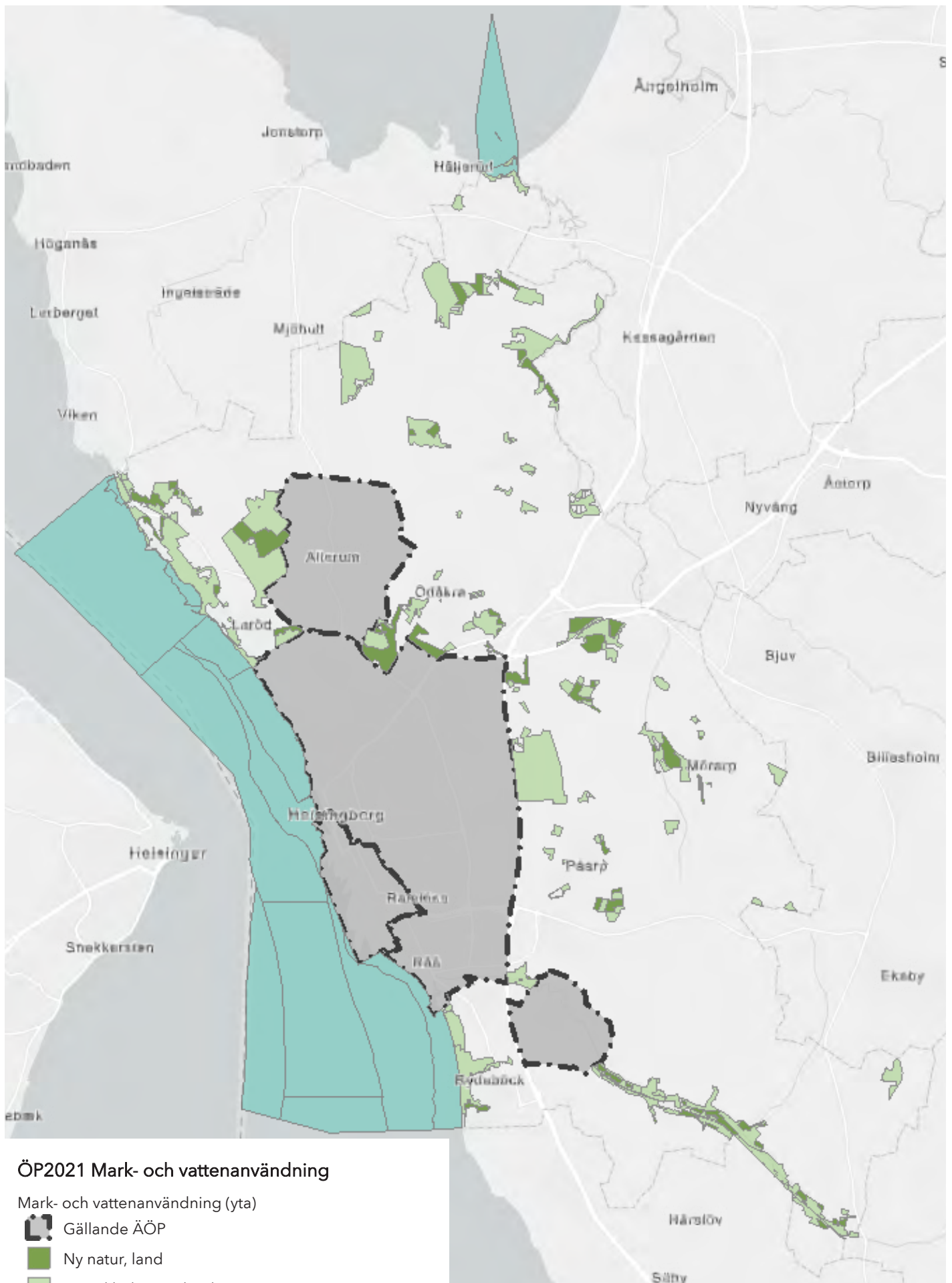
Sättet på vilket vi utövar friluftsliv i naturen har förändrats och blivit mer varierat. Vi har ökade anspråk på naturmark för aktivt friluftsliv som terränglöpning, mountainbike och ridning. Det gäller även för organiserad träning och tävling i naturmiljö. I grunden är detta positivt för rekreation, hälsa och turism men det innebär också konflikter med mer slitage, nedskräpning och störningar på andra människors upplevelser. Friluftsliv kan påverka naturvärdena negativt, till exempel genom att störa vilda djur, att vegetationen slits och belysningen ökar. Med hänsyn till störningarna behöver vi kanalisera och skapa

zoner för det aktiva friluftslivet så att vi kan klara av den ökande befolkningen och intresset av aktiviteter. Känsliga områden för djur- och växtliv kan behöva fredas från friluftsliv.

En kvalitet som människor efterfrågar är ro och tystnad i naturområden. Samtidigt är många naturområden i Helsingborg störda av trafikbuller och andra ljud. Människor har högre förväntningar på tystnad i större rekreativområden utanför staden än inne i stadsmiljön. Det är därför viktigt att vi värnar tysta miljöer och förbättrar situationen i naturområden som är utsatta för buller.





För att möta efterfrågan på platser och bekvämligheter för friluftslivet bör vi ta fram en friluftslivsplan med tillhörande handlingsplan.

En friluftslivskartering genomfördes 2019 enligt Naturvårdsverkets metodik. Delar av natur- och tätortsområden ingår i karteringen och kan läsas under vissa individuella ytor i kartan. För mer information om friluftslivskarteringen läs här.



ÖP2021 Mark- och vattenanvändning

Mark- och vattenanvändning (yta)

-  Gällande ÄÖP
-  Ny natur, land
-  Utvecklad natur, land
-  Befintlig natur, marin

Karta 3.6.5 Friluftsliv.

3.6.6 Småbåtshamnar

- Vi ska värna förutsättningarna för våra befintliga småbåtshamnar.
- Vi ska arbeta för ett miljöanpassat båtliv.

3.6.6.1 Bakgrund

Helsingborg är en utpräglad kuststad som idag har fyra stora industrihamnar (Nordhamnen, Västhamnen och Sydhamnen, Kopparverkshamnen) och fyra småbåtshamnar (Domsten, Råå, Norra hamn och Knähaken). Totalt finns det idag cirka 1400 platser för småbåtar.

Sjöfarten och småbåtslivet ger oss ett aktivt friluftsliv med livskvalitet för invånarna men också möjlighet till hållbara transporter. Sjöfart, stor som liten, bidrar med undervattensbuller, spridning av miljögifter från båtarnas bottenfärger, påverkan på erosionen från propellrar och vågor, skador på vegetation och bottensamhällen från ankring och utsläpp av avgaser samt ianspråktagande av havsbotten. Vi vill värna om ett tillgängligt och rikt båtliv med en hållbar hamnverksamhet som medvetet arbetar för att minska negativ påverkan på havsmiljön och där de positiva värdena tas tillvara.



Karta 3.6.6 Småbåtshamnar.

3.6.7 Vandringsleder

- Vi ska arbeta för att etablera fler vandringsleder.
- Vi ska arbeta för att vandringsleder är tillgängliga för människor med olika funktionsnedsättningar.
- Vi ska säkerställa vandringsleder av god kvalitet.

flera olika ekosystemtjänster. Vi bör utreda möjligheten att använda stråken för att vandra och eventuellt rida eller för terrängcykling. I vissa fall ska man undvika att anlägga leder om det kan få negativa konsekvenser för växt- och djurliv eller innebära andra störningar.

3.6.7.1 Bakgrund

Människors intresse för att vandra har ökat, inte minst längs låglandsleder som Skåneleden. Vandringsleder underlättar tillgängligheten och ökar trygghet och orienterbarhet för besökare. Vandringsleder är också ett bra sätt att kanalisera besökare och därmed begränsa slitage och störningar på naturmiljön. För många som vill uppleva ostörd natur kan vandringsleder upplevas som främmande inslag. När vi planerar nya leder behöver vi ta hänsyn till både djurs och växters behov av ostörda områden men även utformning och karaktär på leden. Vi har flera olika vandringsleder inom Helsingborgs kommun.

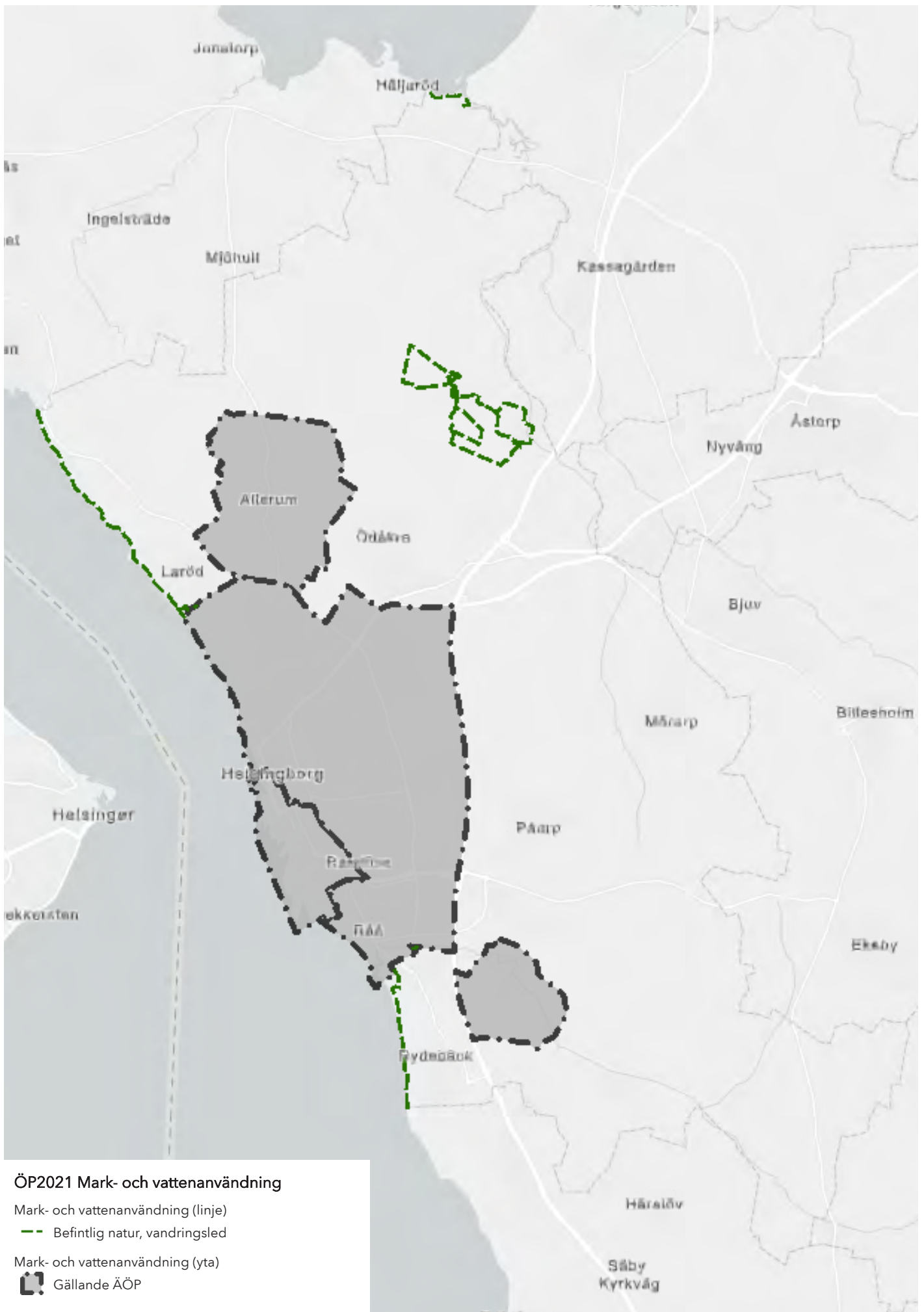
Skåneleden, SL5 Öresundsleden, går genom kommunen längs Öresundskusten från Fortuna till Grå läge och längs Skälderviken vid Utvälinge. Inom kommunen finns det tre anlagda rastplatser med vindskydd och eldstad. Ungefär 30 kilometer av Kullaleden är tillgänglig för personer med rullstol och en delsträcka går till Kattarp från Höganäs längs det gamla järnvägsspåret. Det finns förslag på att utveckla Skåneleden mellan Öresundskusten och Söderåsen via Rååns dalgång.

Landborgspromenaden mellan Sofiero och Raus kyrka sammanfaller till stora delar med Skåneleden. Promenaden är populär och passerar många intressanta kulturparker och naturområden.

Vid Kattarp och Hasslarp finns de så kallade natur- och kulturslingorna. De går i jordbrukslandskapet på grusvägar, i åkerkanter och på stigar i lövskog. Slingorna har alltid någon av de två byarna som utgångspunkt. Kattarp, den gamla kyrkbyn och järnvägsknuten eller Hasslarp, det före detta brukssamhället med Folkets park.

I Rååns dalgång finns det vandringsled mellan Råå och Gantofta på båda sidor ån. Vandringsleden ansluter till Skåneleden i Råå och till Landborgspromenaden vid Raus kyrka. Här finns det fina naturupplevelser, och det går att fiska öring med fiskekort.

För att ha ett fungerande friluftsliv behövs det sammanhängande grön-blåa stråk. Målet är att koppla samman grönområden i tätorterna med natur på landsbygden. I översiktsplanen föreslår vi därför att det sker en utbyggnad av gröna stråk i landskapet. Ambitionen är att dessa ska vara mångfunktionella och ge



Karta 3.6.7 Vandringsleder.

3.6.8 Cykelleder

- Vi ska bidra till att utveckla nationella cykelleder som berör Helsingborg.

3.6.8.1 Bakgrund

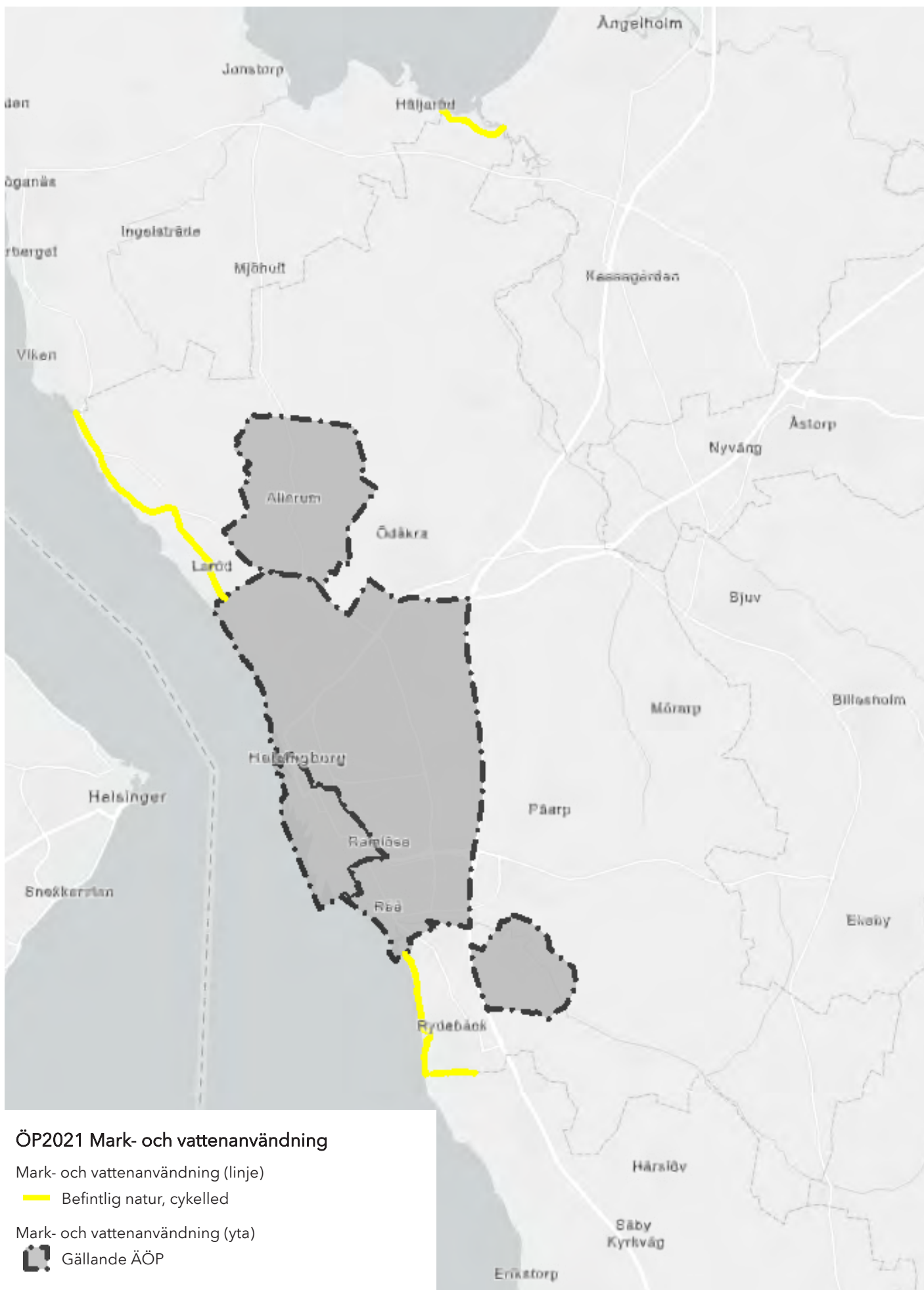
I Helsingborg finns det två nationella cykelleder – Kattegattleden mellan Helsingborg och Göteborg samt Sydkustleden mellan Helsingborg och Simrishamn.

Både Kattegattleden och Sydkustleden är nationella turistcykelleder med nationell vägvisning, formell ledhuvudman och driftansvar samt nationell och internationell marknadsföring. De två lederna binds ihop med Sydostleden och tillsammans är det nu möjligt att cykla hela sträckan från Göteborg till Växjö på dessa leder. Sedan tidigare finns Sverigeleden som administreras av Svenska cykelsällskapet och går från Helsingborg via Påarp och Mörarp mot Skånes mitt vid Ringsjöarna och vidare norrut.

Vi arbetar även med att utveckla lokala utflyktsrundor som presenteras i kartmaterial. Syftet är att gynna både planerad och spontan fritidscyklning, vilket i förlängningen även gynnar pendling med cykel.

3.6.9 Vägledningstexter för natur och friluftsliv

Det finns unika vägledningstexter för respektive område för natur och friluftsliv. Du kan läsa dem genom att klicka på ytan i markanvändningskartan i karttjänsten eller i listan bland bilagorna i detta dokument.



Karta 3.6.8 Cykelleder.

3.7 Tekniska anläggningar

3.7.1 Vatten och avlopp

- Vi säkerställer Örbyfältet och Örby vattenverks behov av plats och utrymme som en teknisk anläggning.

3.7.1.1 Bakgrund

Helsingborgs stad tar dricksvatten från sjön Bolmen i Småland. Vattnet leds söderut via Bolmentunneln till Sydsvattens vattenverk, Ringsjöverket, för att sedan distribueras vidare till oss kommuner som är delägare. I Helsingborg finns ett antal anslutningspunkter där NSVA tar över ansvaret för distributionen ut till invånarna som är slutkonsumenten. NSVA driver Örbyfältet och Örby vattenverk. Örbyfältet är en viktig länk för hela Sydsvattens system och fungerar som en betydelsefull vattenreservoar för alla kommuner som tillhör Sydsvattenssystemet. För att öka den totala kapaciteten för Örbyverket krävs en utökning av den aktiva delen av fältet med ny infiltrationsyta och tillhörande uttagsbrunnar. Ledningssystemet inom Örbyfältet bör rustas upp med syfte att fritt kunna fördela inkommande vatten från Ringsjöverket inom Örbyfältets infiltrationsbassänger och samtidigt möjliggöra försörjning av Landskrona med dricksvatten inom sydvattenssystemet.

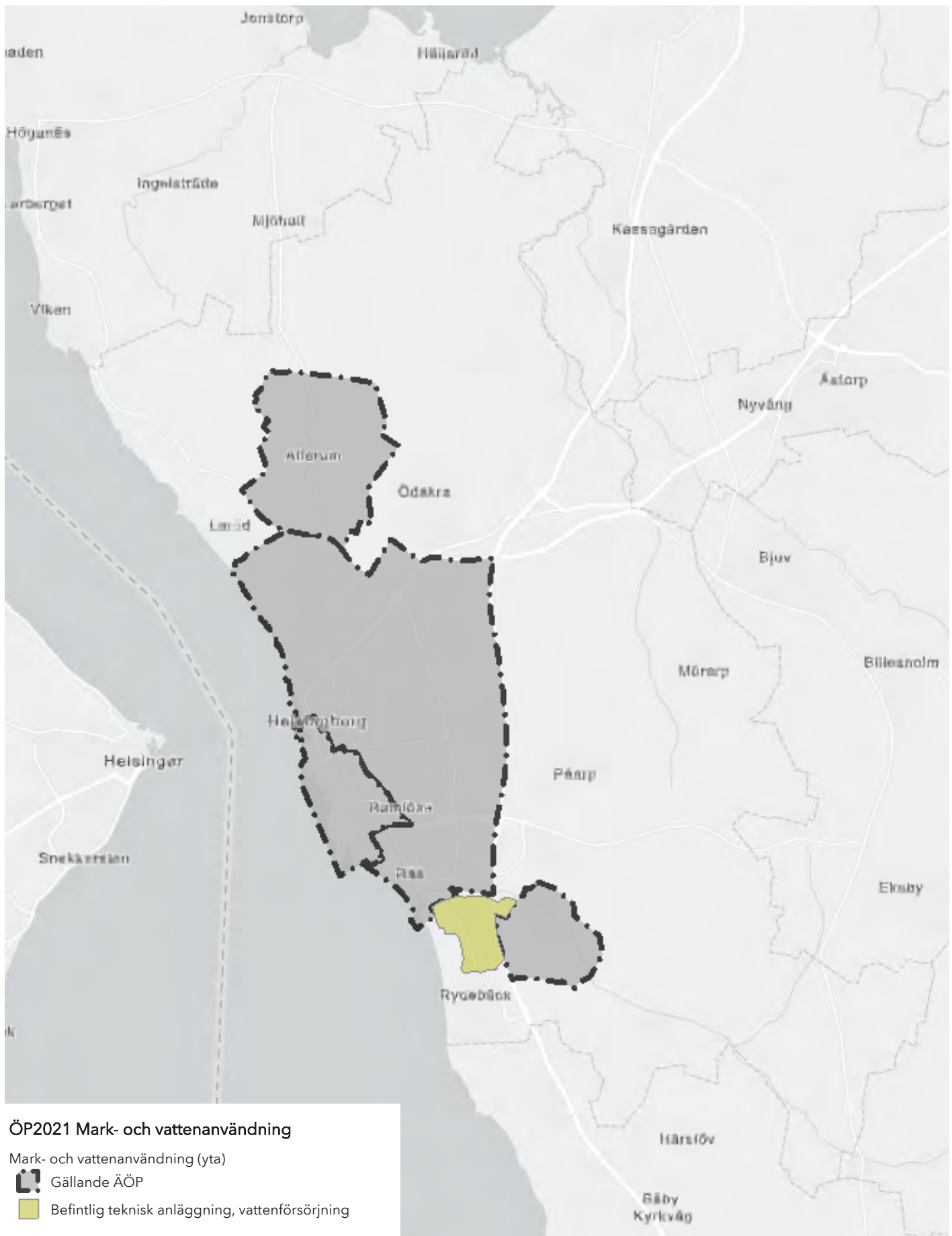
Helsingborgs stad har ett äldre vattentorn på Fredriksdal samt ett nytt vattentorn öster om Österleden. Det nya vattentornet är en pusselbit i det omfattande arbetet med att säkra vår dricksvattenförsörjning i Helsingborg och regionen.

Öresundsverket är avloppsreningsverket som ligger i norra delen av hamnområdet, inom H+ området. Vi har säkrat markanvändningen för våra kommunala tekniska anläggningar genom gällande översiktsplan, fördjupning av översiktsplan för H+ området. En framskrivning av befolkningsprognosen visar att vi får en fortsatt tillväxt med omkring 190 000 invånare till år 2050. Öresundsverket belastas både av verksamheter och hushåll, vilket anges i personekvivalenter. Avloppsreningsverket har kapacitet för cirka 214 000 personekvivalenter och i dagsläget belastas det av cirka 170 000 personekvivalenter. NSVA har under 2019 påbörjat en tillståndsprocess enligt miljöbalken för att ta emot avloppsvatten motsvarande en dimensionerande belastning om 260 000 personekvivalenter till Öresundsverket. Ansökan gäller en ändring av en redan befintlig verksamhet, Öresundsverket.

Planförslaget berör två vattenskyddsområden; Örbyfältets grundvattentäkt och Örby berggrundvattentäkt. Läs mer under avsnitt 5.2.1 Vattenskyddsområden

Klimatförändringarna kan komma att påverka vår vattenförsörjning. Med allt oftare förekommande häftiga regn ökar risken att det tränger in förorenat vatten i dricksvattenbrunnar och i vattenreservoarer. Detta gäller speciellt i stads- och tätortsmiljöer där bräddavloppen ofta är anslutna till dag- och spillvattennäten. För att upprätthålla en god vattenkvalitet kommer det att krävas att vi har en mer proaktiv drift och ett väl fungerande förebyggande underhåll av våra system.

Läs mer om vatten i avsnitt 3.6.2 Våtmarker och vattendrag samt avsnitt 5.2.2 Miljökvalitetsnormer för vatten.



Karta 3.7.1 Vatten och avlopp.

3.7.2 Avfall

- Vi säkerställer användningen och utvecklingen för Filborna återvinningsanläggning i Stadsplan 2017 och ÖP 2021.
- Vi ska diskutera avfallshantering med NSR i ett tidigt skede i detaljplane- och bygglovsprocessen.
- Vi uppmuntrar nya system för avfallshantering som ska stimulera ett hållbart beteende och effektiva flöden när vid förtätning och nybyggnation.

3.7.2.1 Bakgrund

NSR, Nordvästra Skånes Renhållnings AB, ansvarar för renhållningen i Helsingborgs stad. Avfallsplanen gäller för perioden 2016-2020 och beskriver hur vi ska minska avfallets mängd och farlighet. En regional avfallsplan för ägarkommunerna i NSR regionen godkändes av kommunfullmäktige 2019-11-26. I Helsingborg arbetar vi nu vidare med våra egna delar för att ta fram en ny avfallsplan. Läs mer under avsnitt 2.9.4 Relation till kommunala planer och program.

Filborna återvinningsanläggning är en samhällsviktig funktion för staden och regionen och vår huvudsakliga anläggning för att hantera avfall och återvinna. Områdets framtida markanvändning är säkrad genom detaljplanen.

I Stadsplan 2017 har vi pekat ut avfallsanläggningen samt en del omkringliggande områden väster och

norr om denna för verksamheter som har stor omgivningspåverkan. Det innebär att det finns ytor både för befintlig verksamhet men också för en framtida utvidgning. I ÖP 2021 har vi pekat ut områden öster om anläggningen för verksamheter. Vi pekar inte ut nya utbyggnadsområden för bostäder inom 500 meter från Filborna för att säkra verksamhetens framtida utveckling.

Vi bedömer att möjligheten att hantera stadens avfall är säkrad fram till år 2050.

Vi ska diskutera avfallshantering i ett tidigt skede i detaljplane- och bygglovsprocessen. Vi vill skapa förutsättningar för samlade anläggningar som ger möjlighet att få cirkulära processer samt minskar negativa störningar och kostnader för drift. Där det är möjligt ska vi också skapa förutsättningar för att återbruka genom samlade anläggningar. Vi är positiva till fler så kallade nivåvakter eller liknande tjänster och verktyg som meddelar när det finns behov av att tömma avfallet. På så sätt ger vi möjlighet till en smartare och effektivare hantering samt färre flöden av tunga fordon. Det är även intressant att undersöka om vi kan effektivisera hanteringen i befintliga områden i samverkan med berörda fastighetsägare.



3.7.3 Energi

- Vi är positiva till att utveckla områden där man testar olika åtgärder och samarbeten för att vara en förebild i klimatinvesteringar i energisystemet.
- Vi hänvisar verksamheter med stort kylbehov nära befintligt fjärrkyla- och/eller fjärrvärmesystem för att bidra till energiåtervinning.
- Vi ser positivt på verksamheter med lokal produktion av energi. Det kan exempelvis handla om solceller på stora anläggningar.
- Vi ska diskutera energifrågor med Öresundskraft i ett tidigt skede i detaljplane- och bygglovsprocessen.

3.7.3.1 Bakgrund

Det kommunala bolaget Öresundskraft AB äger majoriteten av energiinfrastrukturen i Helsingborg. Öresundskrafts verksamhet består av försäljning och distribution av energi (el, fjärrvärme, fjärrkyla och gas), försäljning av fordonsgas, samt att tillhandahålla och driva infrastruktur för digital kommunikation och tjänster. Bolaget har sin egen produktion av fjärrvärme och el i två kraftvärmeverk; Filbornaverket där bränslet är restavfall samt Västhamnsverket där bränslet är biopellets. Filbornaverket ligger på Filborna återvinningsanläggning. Västhamnsverket ligger i norra delen av hamnområdet, inom H+ området. På Västhamnsverkets område finns även produktion av fjärrkyla. Vi har säkrat markanvändningen för kommunala tekniska anläggningar som Västhamnsverket genom en fördjupning av

översiktsplanen, FÖP H+. Vi har säkrat markanvändningen för Filbornaverket i detaljplan samt genom Stadsplan 2017. Utöver bolagets egna produktionsanläggningar finns det flera privata spillvärmeleverantörer till fjärrvärmenätet, varav Kemira är den största.

Vi har en klimat- och energiplan (2018) som tillsammans med gällande lagstiftning pekar ut riktningen för hur vi ska bedriva arbetet fram till 2024 för att minska klimatutsläpp och använda energi på ett effektivt sätt. Transportsektorn står för störst andel energianvändning, följt av hushållen. För att det ska vara möjligt att förse alla invånare med hållbara energilösningar behöver den totala energianvändningen minska även om befolkningen ökar.

Klimat- och energiplanen beskriver bland annat att vi behöver bryta vårt beroende av fossila bränslen och använda energi på ett effektivt och klokt sätt. Det gäller såväl förnybar energi, exempelvis el från sol och vind, som återvunnen energi, från exempelvis kraftvärme. Ingen energi ska gå till spillo och vi ska använda rätt energislag för rätt ändamål. El är en energibärare av hög kvalitet med flera användningsområden. Elen ger oss möjlighet att ersätta fossila bränslen och driva nya innovationer. El används därför exempelvis smartast för transporter och industriella processer och inte för uppvärmning. Där det är möjligt bör vi därför ersätta el med fjärrvärme eller biogas för uppvärmning.



Elförsörjning är en viktig del av infrastrukturen i det moderna samhället och efterfrågan ökar i takt med nya tjänster och behov. I Skåne förbrukar vi mer el än vad som produceras i regionen och trenden pekar på att det kommer att behövas ännu mer el i framtiden, dels för att Helsingborg växer, dels för att minska klimatpåverkan och uppnå netto noll-utsläpp av växthusgaser. Vi behöver därför även öka den lokala produktionen av förnybar el. Lokala lösningar har potential att bidra till flexibilitet i systemet och kan minska belastningen på det överliggande nätet. Detta skulle exempelvis kunna handla om en solcellspark, eller en hybridpark eller smarta lösningar för värmepumpar i områden där andra uppvärmningsformer inte är applicerbara.

Idag pratar man även om en ökad efterfrågan på eleffekt. Det saknas inte eltillförsel i Sverige generellt, men det finns en otillräcklig kapacitet i överföringsledningarna från norr till söder. Det påverkar i dagsläget förmågan att leverera eleffekt till Skåne. Högst efterfrågan på eleffekt sker en kall och vindstilla vinterkväll när många hushåll ska laga mat, tvätta, diska och ladda bilen - samtidigt som värmepumparna kör på för fullt. Kapaciteten att leverera effekt håller på att byggas fram, men för att uppnå målen som har slagits fast i klimat- och energiplanen måste vi ändra mönstret för hur elen används. Vi behöver därför arbeta med åtgärder för beteendepåverkan för att minska den totala energianvändningen och även för att minska efterfrågan på hög eleffekt. Detta gör vi genom att tänka på energisystemet som en helhet när vi bygger ut staden och stöttar initiativ som bidrar till dessa resonemang.

Läs mer i avsnitt 6.7 Stamnät och regionnät för el och fjärrvärme samt avsnitt 6.8 Gasnät under Kommunala hänsynsområden.

3.7.4 Digital infrastruktur

- Vi ska ta hänsyn till det lokala stamnätet för bredband i kommande planering.

3.7.4.1 Bakgrund

En förutsättning för digital utveckling är att det finns tillgång till en digital infrastruktur där fibernätet utgör grunden. Idag är det en självklarhet, hos både invånare och företag, att det finns el i kontakterna, vatten i kranarna och kollektivtrafik som kommer enligt tidtabell. Detsamma gäller uppkopplingen mot internet när allt fler tjänster i samhället blir digitala. Bredband är en självklar del av samhällets infrastruktur.

Utöver själva tillgången är det avgörande för användningen att det finns ett förtroende, att det går att lita på att näten fungerar och att den information och de tjänster som tillhandahålls alltid är tillgängliga. Behovet av mobilitet och tillgång till olika tjänster när som helst och var som helst är något som ökar.

I Helsingborg ska alla ha möjlighet att koppla upp sig via till bredband. För de flesta innebär det att företaget eller bostaden har en uppkoppling med hastigheter som klarar dagens behov på tjänster och tillgänglighet. Vi ska även se till så att vi idag förbereder med teknik som kan klara morgondagens krav på kapacitet och hastighet. Genom att bygga ut fibernätet och tillhandahålla det öppna stadsnätet ger vi förutsättningar för att nå stadens vision att skapa den globala och uppkopplade staden. För att garantera ett öppet och konkurrensneutralt bredbandsnät som stärker möjligheterna för entreprenörskap och utveckling av företag tar Helsingborgs stad ansvar för att den kommunalt ägda bredbandsinfrastrukturen byggs ut och är öppen för alla leverantörer av tjänster. I Helsingborg uppmuntrar vi till nytänkande och vi strävar efter att göra så mycket av vår information och våra tjänster öppna och tillgängliga via internet. För att alla ska kunna ta del av den information och de digitala tjänster som finns krävs det att vi har ett öppet och tillförlitligt bredband. Stadens närings- och föreningsliv är beroende av snabb och pålitlig digital kommunikation för att fortsätta att utvecklas.

Läs mer om digital infrastruktur under i avsnitt 6 Kommunala hänsynsområden

3.7.5 Vägledningstexter för tekniska anläggningar

Det finns unika vägledningstexter för tekniska anläggningar. Du kan läsa dem genom att klicka på ytan i markanvändningskartan i karttjänsten eller i listan bland bilagorna i detta dokument.



4. Tätorter

- 4.1 Domsten
- 4.2 Hittarp & Laröd
- 4.3 Kattarp & Hasslarp
- 4.4 Ödåkra
- 4.5 Mörarp
- 4.6 Påarp
- 4.7 Bårslöv
- 4.8 Vallåkra
- 4.9 Rydebäck
- 4.10 Allerum-Hjälmslöv
- 4.11 Gantofta



4.1 Domsten

Den första permanenta bosättningen i Domsten är sannolikt från 1500- talet men det finns arkeologiska lämningar från stenåldern. Ortsnamnet nämns första gången skriftligt 1575 och har troligen samband med orten Dompång eller tyskans ord för ånga/ rök (dampf) samt den stenrika stranden. Byborna hade en mörk period i början på 1700-talet då orten isolerades från omvärlden som ett av de värst pestdrabbade samhällena i Skåne. Döda bybor begravdes på pestkyrkogården, idag en strandäng utmed Bygatan.

Byn bestod fram till mitten av 1800-talet av öppna fäladsmarker mot öster och närheten till havet och strandängarna i väster. Bygatan från Kulla Gunnarstorps gods och vidare mot Kullahalvön fanns redan på 1700-talet då byn var delad i en nordlig och en sydlig del med obrukbar strandmark emellan. I anslutning till byn låg några torp och gårdar som lydde under Kulla Gunnarstorps gods. Under 1800-talet var det vanligt att byborna gjorde dagsverken för Kulla Gunnarstorps gods och för övrigt levde på fiske, mindre jordbruk eller boskaphållning. Från 1800-talet blev det vanligare med sjöfart då många unga män gick till sjöss och en betydande skeppsbyggerverksamhet växte fram. Så kallad strandning blev en vanlig syssla, då man bärgade fartyg som gått på grund. Turismen spirade i början av 1900- talet genom att byborna hyrde ut rum till helsingborgarna. Efter 1920 friköpte många bybor sina hus från Kulla Gunnarstorp. Affärer och serveringar blomstrade under somrarna och under 1950- talet byggdes ett stort antal sommarhus. Domstens karaktär präglas fortfarande av den blandning av verksamheter som har legat till grund för samhällets framväxt, det småskaliga fisket och jordbruken, sjöfarten och sommargästerna. Till detta har det byggts en del modernare villor under senare tid och samhället har alltmer utvecklats till att bli en villaförort.

De generella ställningstagandena under 3. Mark- & vattenanvändning gäller även för den här orten.

4.1.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse och mångfunktionell bebyggelse

- Vi utvecklar Domsten genom att stärka ortens karaktär som långsträckt by med en stor andel väganknuten bebyggelse och god vattenkontakt.
- Vi utvecklar Bygatan och hamnen som lokala mötesplatser där vi ska lokalisera offentlig och kommersiell service. Ny bebyggelse ska ha entréer som är orienterade mot gatan.
- Vi begränsar Domstens utbyggnad i öster för att värna Landborgens framtoning i landskapet samt bevara siktlinjer mellan försvarsvärnen i Per Albinlinjen.
- Byggnadshöjderna nedanför Landborgen ska vara låga.
- Vi utvecklar orten i enlighet med dess karaktär av fiskeby och värnar särskilt fiskarstugor, korsvirkesgårdar och militära anläggningar. Nya inslag av bebyggelse ska följa befintlig höjdskala och karaktär.

4.1.1.1 Bakgrund

Möjligheterna att bygga ut i Domstens begränsas av närliggande naturområden och av de historiska strukturerna som ger orten dess karaktär. Det är till exempel äldre bebyggelse som är knuten till gatan samt försvarsvärnen i Per-Albinlinjen eller Skånelinjen, som består av ett stort antal värn utmed den sydsvenska kusten. Orten har en långsmal form med Bygatan som ett centralt stråk.

Det är lämpligt att göra mindre tillskott av bostäder inom befintlig bebyggelse och i eventuella lucktomter. Domsten har ett väldigt homogent bostadsutbud och genom att förtäta i befintlig bebyggelse kan man skapa fler boendeformer. Den pågående detaljplanen för Notvarpen 1 med flera (2019) är ett exempel på hur Domsten kan utvecklas utan att påverka bebyggelsestrukturen negativt samt ett sätt att skapa fler boendeformer. Området är en av få platser som ligger inom 400 meter från en stadsbusshållplats och som samtidigt går att utveckla utan att påverka riksintressen eller andra skyddsvärda områden på ett negativt sätt. Mer information om riksintressen och andra värden finns under avsnitt 6. Riksintressen och andra värden. I Domsten beräknar vi att cirka 30 bostäder kan byggas i våra utbyggnadsområden som omfattas av redan pågående detaljplaner. Utöver det kan troligtvis några enstaka bostäder tillkomma genom att stycka av eller bygga om i befintlig bebyggelsestruktur.

Idag utgör Bygatan och småbåtshamnen betydelsefulla platser för Domsten. Det är därför lämpligt att lokalisera ny service till de platserna. För att bibehålla Domstens karaktär är det viktigt att ny bebyggelse är låg och

anpassas till befintliga byggnadshöjder samt att byggnaderna ligger nära och med entréerna mot gatan. Ortens långsmala karaktär ska bevaras och nya tillskott ska knyta an till dess långsmala form.

4.1.2 Verksamheter

Domstens karaktär präglas idag av den blandning av verksamheter som har legat till grund för samhällets framväxt; det småskaliga fisket och jordbruken, sjöfarten och sommargästerna. Idag är Domsten till stor del en bostadsort, men har också utifrån sitt läge restaurang, camping, båtklubb och friluftsteater. Här finns också service- och tjänsteföretag. Kopplingen mot vattnet och bebyggelsens småskalighet är en del av ortens attraktivitet. Orten är sammankopplad med Helsingborg genom stadsbuss, men ligger också nära väg 111. Läget och prisbilden gör att det finns en möjlighet att bygga ut noder för service kopplat till mötesplatser och e-handel.

4.1.3 Transportinfrastruktur

Vi behöver vidare definiera och utveckla ett huvudgångnät samt utveckla gång- och cykelstråket längs med Bygatan. Detta för att öka tryggheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter samt förbättra tillgängligheten till hållplatser för stadsbussar och regionbussar. Trafikverket planerar att skapa en planskild gång- och cykelpassage vid väg 111 nära korsningen med Bygatan. Vi föreslår att gång- och cykelstråket längs Seglarevägen utvecklas för att bättre länka samman stråket längs Bygatan, stadsbusshållplatsen och hamnen.

Cykelstråket mellan Höganäs och Helsingborg har stor potential för att människor ska kunna arbetspendla samt för cykelturismen. Här passerar Kattegattleden och på sikt bör vi utveckla stråket till ett starkare regionalt cykelpendelstråk. I stråket är det viktigt att beakta en regional busshållplats samt en eventuell framtida spårvägsstation.

Längs väg 111 går regionbusslinje 220 och linje 222 mellan Höganäs och Helsingborg. Det finns en hållplats för dessa linjer i norra delen av Domsten vid väg 111. Vi utvecklar ett regionalt superbusskoncept i samverkan mellan Trafikverket, Skånetrafiken och Höganäs kommun i detta stråk där det på längre sikt kan bli aktuellt med spårväg.

En av stadsbussarnas linjer går mellan Helsingborg och regionbusshållplatsen i norra Domsten. Fyra så kallade timglashållplatser längs Bygatan klarar behovet av att det ska vara 400 meters avstånd till hållplats för nuvarande bostäder, målpunkter och föreslagna utbyggnadsområden.

Vi bedömer att infrastrukturen för biltrafik och gods samt kopplingarna till det övergripande vägnätet är tillräckliga för den utveckling som vi föreslår i Domsten.

Domstens hamnplan används som parkering och har vanligtvis tillräckligt många parkeringsplatser, men sommartid är parkeringen belastad. Mellan Byvägen och väg 111 finns det en gruslagd parkeringsyta som fungerar som pendlarparkering till regionbusslinjen.

Vi föreslår att man utvecklar trygga, säkra och väderskyddade cykelparkeringar vid regionbusshållplatsen samt vid den större centrala hållplatsen för stadsbuss i Domsten.

4.1.4 Grönstruktur

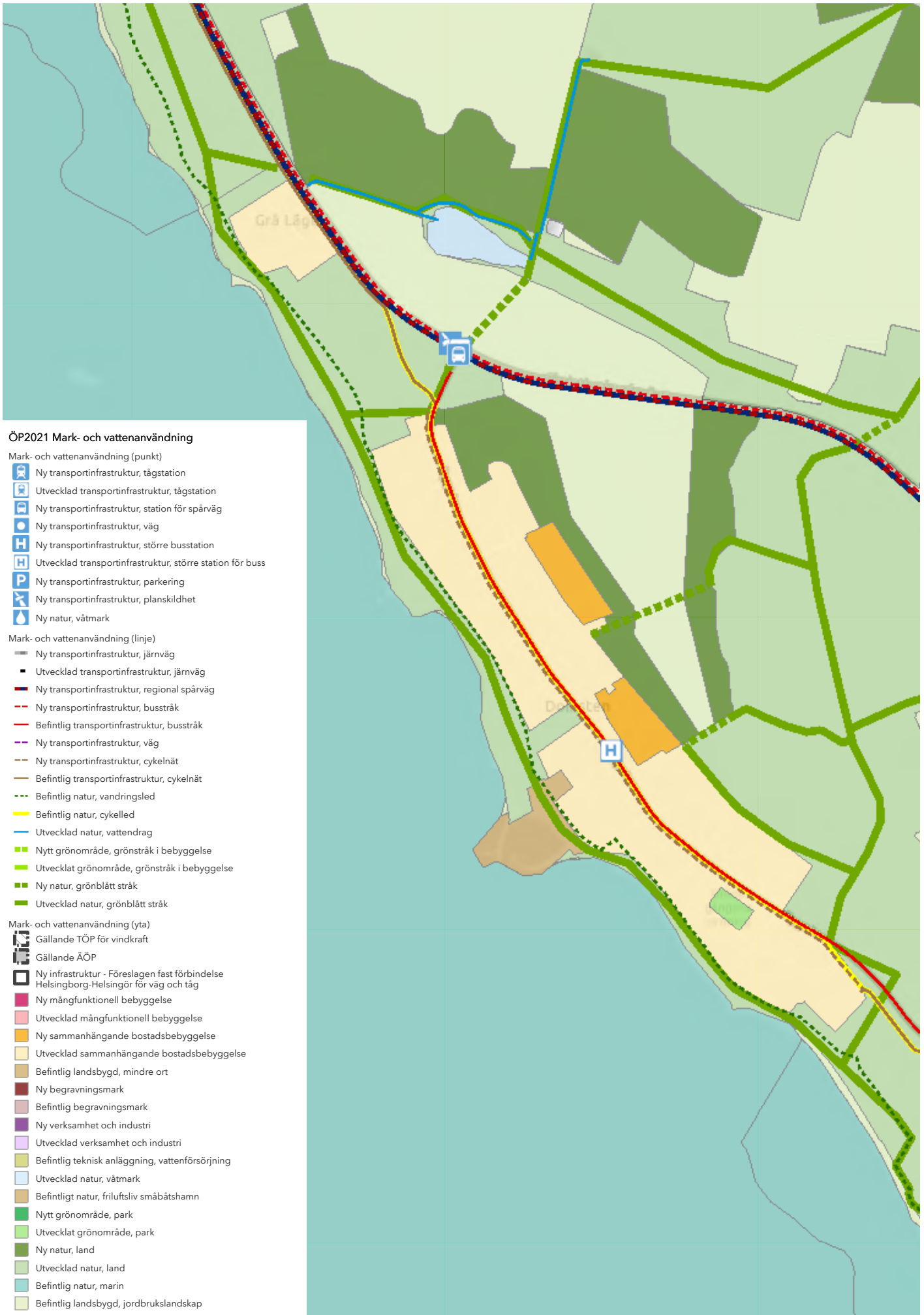
Domsten ligger längs havet, väster om Landborgen, med naturreservaten Domsten-Viken i norr och Kulla Gunnarstorp i söder och öster. De boende i orten har en god närhet till naturområden tack vare strandhedarna och Landborgen. Skåneleden och Kattegattsleden passerar längs kusten genom Domsten. Öster om väg 111 ligger Christinelunds naturreservat. Med en säker passage kan vi förbinda de tre naturreservaten med varandra och skapa stora mervärden. Det finns få parker i Domsten med undantag från en gröning i söder. Vi planerar att skapa en ny närpark i samband med pågående detaljplan i öster.

4.1.5 Berättelser och minnen

I den tidiga dialogen av ÖP 2021 hade vi dialog i våra sju stationsorter. Därför kan vi inte redovisa berättelser och minnen från boende i Domsten.

4.1.6 Barnets perspektiv på Domsten

Vi har inte haft dialog med barn i Domsten under samrådet av ÖP 2021. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa synpunkter från våra dialoger.



Karta 4.1 Domsten.

4.2. Hittarp-Laröd

Hittarp ligger på landborgens kant på sluttningen mot havet i ett landskap med bäckar och raviner, strandängar och skog. Traktens befolkning var välbärgad under yngre stenålder, vilket fornlämningar vittnar om. Under 1100-talet pågick brytning av sandsten som lär ha använts till Kronborgs slott. Ortsnamnet Hittarpa läge finns i kartor från 1600-talet. Från 1700-talet fanns små fiskartorp och soldattorp som var kvar i slutet av 1800-talet med mindre gårdar som löd under Kulla Gunnarstorps gods. Byborna försörjde sig främst på fiske, sjöfart och skeppsbyggeri, men det fanns även hantverkare och tulltjänstemän. Välbärgade helsingborgare upptäckte platsen för sommarvistelse och turism och hyrde in sig som sommargäster hos byborna på 1880-talet vilket kom att prägla orten. Efter sekelskiftet 1900 expanderade befolkning och bebyggelse, och under 1920-talet började godset sälja mark till sommarhus. Från och med 1930-talet utökades Hittarp med åretruntvillor och enklare fritidshus samt under kommande decennier så kallade tjänstemannavillor. Under beredskapsåren på 1940-talet var delar av orten avspärrade på grund av kopplingen till Per Albinlinjen.

Laröd har brett ut sig på ängs- och hagmarker ovanför landborgen och dess framväxt har präglats av bondesamhället och jordbruket ända från järnåldern. Ortsnamnet har medeltida ursprung och kommer av verbet röja (rödja). Under medeltiden försörjde byborna sig genom att bryta järn och sandsten. De präglades av relationen till Kulla Gunnarstorps gods och gick till kyrkan i Allerum över kyrkstigen som är ett viktigt kulturhistoriskt stråk. På kartor från 1700-talet syns fem gårdar som sannolikt fanns under medeltiden och under 1800-talet påverkades landskapet av skiften och utdikningar med nya vägdragningar och raka gränser. Prins Oscar och Sophia köpte Skabelycke gård som blev sommarslottet Sofiero vilket gav många bybor en utkomst. Sommargästerna bidrog till att det etablerades affärer, serveringar och enkla fritidshus under tidigt 1900-tal. Under 1930-talet sålde Kulla Gunnarstorp mark vilket möjliggjorde utbyggnad av villor som började i byns södra del. Laröd växte rejält under 1950-talet genom omfattande byggnation av egnahem på den tidigare fäladsmarken. Den pågick under kommande decennier med skola, idrottsplats och ett litet centrum och fortsatte därefter österut. Den nya dragningen av landsvägen mot Höganäs på 1980-talet medförde att den gamla bygatan förlorade sin genomfartstrafik och viss service.

De generella ställningstagandena i avsnitt 3. Mark- & vattenanvändning [länk] gäller även för den här orten.

4.2.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse och mångfunktionell bebyggelse

- Det är möjligt att pröva en tätare och högre bebyggelse vid Triangeltomten eller för att markera särskilda platser eller stråk. Vi bedömer alltid höjder och skala utifrån platsens förutsättningar.
- Vi bevarar slottslandskapet kring Kulla Gunnarstorp genom att behålla Hittarp och Laröds nuvarande bebyggelsegränser i norr.
- Vi säkerställer Landborgens gröna band genom att bevara grönska på stadens mark såväl som på privat mark runt förkastningsbranten. Nedanför Landborgen ska bebyggelsen vara låg.
- Vi utvecklar Hittarp i enlighet med dess karaktär av fiskeby med en stor andel väganknuten bebyggelse. Nya inslag ska följa befintlig höjdskala och karaktär.
- I Hittarp-Laröd värnar vi möjligheter för att på sikt utveckla ett säkert aktivitetsstråk som förbinder lokala målpunkter och mötesplatser som idrott, kultur, rekreation, service, utbildning med mera.

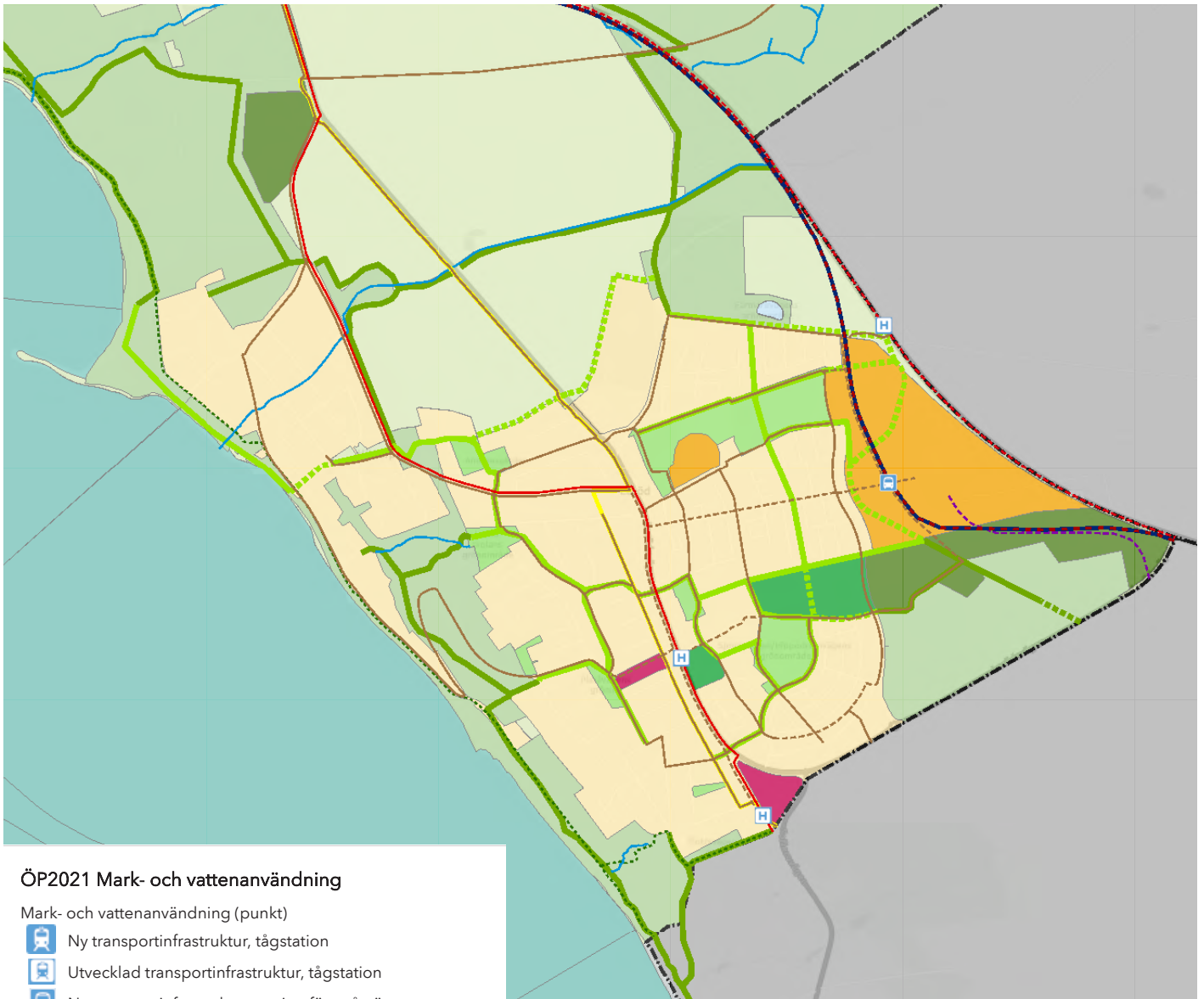
4.2.1.1 Bakgrund

I Hittarp - Laröd kommer det på sikt att bli ont om byggbar mark på grund av att orterna är omgivna av värdefulla naturområden och statliga intressen. I Hittarp och Laröd beräknar vi att cirka 420 bostäder kan byggas i våra utbyggnadsområden, varav 80 av dem finns i gällande detaljplaner (2019). Utöver det uppskattar vi att det finns potential att förtäta i befintlig bebyggelse med cirka 20 bostäder. Vi bedömer att det behövs en ny förskola. Vi ska kunna tillgodose en framtida utveckling av skola och idrottshall inom Holstagårdsskolans område. Mer information om riksintressen och andra värden finns i avsnitt 5. Riksintressen och andra värden.

I Hittarp-Laröd har vi prioriterat utbyggnaden till lägen intill den framtida stationen för buss eller spårvägstrafik samt genom att förtäta i befintlig bebyggelse. Det finns få andra alternativ som inte innebär att vi bygger på grönytor. De stationsnära områdena öster om 111:an och norr om Laröd består av antingen riksintresse för kulturmiljövården eller av lågpunkten Allerums mosse där det finns en stor risk för översvämning.

Planeringen av Östra Laröd ska föregås av ett planprogram eller annan typ av plan som lägger fast en huvudstruktur för området, anger boendeformer och anpassning till ortens skala och karaktär. Även i det kollektivtrafiknära läget planeras en glesare bebyggelse för att möta behovet av friliggande villor.

Hittarp och Laröd är till karaktären förhållandevis



ÖP2021 Mark- och vattenanvändning

Mark- och vattenanvändning (punkt)

- Ny transportinfrastruktur, tågstation
- Utvecklad transportinfrastruktur, tågstation
- Ny transportinfrastruktur, station för spårväg
- Ny transportinfrastruktur, väg
- Ny transportinfrastruktur, större busstation
- Utvecklad transportinfrastruktur, större station för buss
- Ny transportinfrastruktur, parkering
- Ny transportinfrastruktur, planskildhet
- Ny natur, våtmark

Mark- och vattenanvändning (linje)

- Ny transportinfrastruktur, järnväg
- Utvecklad transportinfrastruktur, järnväg
- Ny transportinfrastruktur, regional spårväg
- Ny transportinfrastruktur, busstråk
- Befintlig transportinfrastruktur, busstråk
- Ny transportinfrastruktur, väg
- Ny transportinfrastruktur, cykelnät
- Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät
- Befintlig natur, vandringsled
- Befintlig natur, cykelled
- Utvecklad natur, vattendrag
- Nytt grönområde, grönstråk i bebyggelse
- Utvecklat grönområde, grönstråk i bebyggelse
- Ny natur, grönblixt stråk
- Utvecklad natur, grönblixt stråk

Mark- och vattenanvändning (yta)

- Gällande TÖP för vindkraft
- Gällande ÄÖP
- Ny infrastruktur - Föreslagen fast förbindelse Helsingborg-Helsingör för väg och tåg
- Ny mångfunktionell bebyggelse
- Utvecklad mångfunktionell bebyggelse
- Ny sammanhängande bostadsbebyggelse
- Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse
- Befintlig landsbygd, mindre ort
- Ny begravningsmark
- Befintlig begravningsmark
- Ny verksamhet och industri
- Utvecklad verksamhet och industri
- Befintlig teknisk anläggning, vattenförsörjning
- Utvecklad natur, våtmark
- Befintligt natur, friluftsliv småbåtshamn
- Nytt grönområde, park
- Utvecklat grönområde, park
- Ny natur, land
- Utvecklad natur, land
- Befintlig natur, marin
- Befintlig landsbygd, jordbrukslandskap

Karta 4.2 Hittarp & Laröd.

olika och utvecklingen av de båda orterna behöver därför skilja sig åt. Hittarp har karaktären av en fiskeby med ett oregelbundet gatunät och låg bebyggelse som ligger nära gatan med entréerna riktade dit. Även Landborgens sluttning ger Hittarp dess karaktär, och för att uppleva höjdskillnaden är det viktigt att bebyggelsen är låg.

Laröd består främst av en stor del modernare villa- och radhusbebyggelse. Idag ligger ortens centrum en bit ifrån Larödvägen, som är ett viktigt stråk genom orten. Vi strävar efter att framtida centrum ska få en mer framträdande roll för service och som mötesplats. Vi föreslår två platser där centrum kan utvecklas, vilket ger möjlighet till utvecklad och ny service, skapar attraktiva offentliga rum samt knyter an till viktiga gång- och cykelstråk. Vi strävar efter att framtida centrum vid Triangeltomten ska få en mer framträdande roll för service, bostäder och som mötesplats. De båda centrumplatserna ska komplettera varandra.

I Laröd är det möjligt att bygga tätortstyperna Gles småhusbebyggelse, Tät småhusbebyggelse och Gruppbebyggelse i de nya utbyggnadsområdena för sammanhållen bostadsbebyggelse. Det finns mer information om de olika bebyggelsetypologierna i avsnitt 3.1 Sammanhållen bostadsbebyggelse och Mångfunktionell bebyggelse.

Det finns möjligheter i Hittarp – Laröd att skapa ett upplevelserikt, säkert aktivitetsstråk som förbinder mötesplatser som idrott, kultur, rekreation, service, utbildning med mera. Det skapar förutsättningar för människor att på ett enkelt sätt röra sig, mötas och vara aktiva i ett rekreativt grönt stråk med aktiviteter i närområdet. Det är positivt om stråket även kopplar samman exempelvis centrala delar av orten med nya utbyggnadsområden, stationslägen eller det omgivande landskapet. En mer exakt dragning av stråket får utredas närmare i kommande planering.

4.2.2 Verksamheter

Hittarp - Laröd har en hög andel företagande jämfört med övriga tätorter. En stor del utgörs av konsultbaserade verksamheter som till exempel HR, teknik och organisation. Här finns också en del offentliga arbetsställen som bibliotek och vårdcentral samt livsmedelsbutik och restaurang/pizzeria.

Kopplingen mot vattnet och Öresund och bebyggelsens småskalighet samt närheten till Helsingborg är en del av ortens attraktivitet. Orten är sammankopplad med Helsingborg genom stadsbuss, men ligger också nära väg 111. Läget och priset gör att det finns en möjlighet att bygga ut noder för service kopplat till mötesplatser och e-handel.

4.2.3 Transportinfrastruktur

I Laröd finns det ett väl utbyggt gång- och cykelnät där invånarna har möjlighet att röra sig separerat från biltrafiken. Här finns det behov av att utveckla vissa felande gång- och cykellänkar. Vi behöver vidare definiera och utveckla ett huvudgångnät. Gångnätet knyter ihop service som affärer, skola och busshållplatser. En gångbana genom samhället knyter ihop stadsbussarnas hållplatser längs huvudgatan Larödsvägen.

Cykelstråket mellan Höganäs och Helsingborg har stor potential för att människor ska kunna arbetspendla samt för cykelturismen. Här passerar Kattegattleden och på sikt bör stråket utvecklas till ett starkare regionalt cykelpendelstråk. Vi behöver utveckla flera cykelkopplingar inom orten.

Vi ska bygga ut gångytor och cykelkopplingar till våra utbyggnadsområden som knyter dem till det övergripande nätet. Vi behöver utveckla gång- och cykelkopplingarna från centrala Laröd till utbyggnadsområdena i östra Laröd vid den regionala hållplatsen/ stationen liksom cykelstråk till en framtida spårvägsstation.

Längs väg 111 går regionbusslinjerna 220 och 222 mellan Höganäs och Helsingborg, och det finns en hållplats nära Farmarevägen. Hållplatsen Östra Laröd är den hållplats som trafikeras av linjerna. Vi utvecklar ett regionalt superbusskoncept i samverkan mellan Trafikverket, Skånetrafiken och Höganäs kommun i detta stråk och på längre sikt kan det bli aktuellt med spårväg. I den kommande planeringen behöver vi beakta utrymme för en framtida spårvägsstation med ett nytt läge.

En stadsbusslinje med en turtäthet på 15 minuter trafikerar centrala Laröd och östra Hittarp. Den leder till Helsingborg längs Strandvägen och Drottninggatan. Hållplatsen vid Hippodromvägen är den större centrala hållplatsen nära Laröds centrum. Det finns sju hållplatser i Laröd och Hittarp som täcker större delen av samhället inom 400 meters avstånd. Det lokala busstråket har stor betydelse för invånarna och kan utvecklas med fler turer om det uppstår ett behov.

För att undvika en ökad belastning med trafik på befintliga lokalgator föreslår vi en ny vägkoppling från väg 111 via Larödsvägen till vårt utbyggnadsområde vid väg 111. Vi behöver studera det exakta läget vidare och det ska beakta naturvärden samt den framtida spårvägens föreslagna sträckning.

Det är viktigt att utveckla trygga, säkra och väderskyddade cykelparkeringar vid regionbusshållplatsen samt vid de större hållplatserna i Laröd. De är viktiga även för att kunna utveckla spårvägen i framtiden och en ny regional spårvägshållplats där vi behöver säkra ytor för det ändamålet.

Det finns en mindre parkering vid den regionala busshållplatsen väster om väg 111. Den bör i första hand utvecklas för ortens lokala behov. För kollektivtrafikens upptagningsområde utanför orten rekommenderar vi en pendlarparkering för bil vid andra regionbusshållplatser, till exempel vid Domsten.

4.2.4 Grönstruktur

Hittarp och Laröd ligger längs havet och utmed Landborgen. Orterna skiljs åt av en skogsdunge som är mycket viktig för landskapsbildningen. Havet och kusten är ett betydelsefullt inslag för rekreationen i orten och flera leder sträcker sig längs kusten, exempelvis Skåneleden och Kattegattleden. De boende i orten har en god närbarhet till större naturområden i både Hittarp och Laröd med Kulla Gunnarstorps naturreservat i norr och Pålsjö naturreservat i söder. Laröd har flera närparker som är större än en hektar. I sydöstra och nordöstra delen av tätorten finns det även två parker som uppfyller storleken som områdespark. I Hittarp är grönyrtorna få och mycket små. För att nå en park på minst en hektar får man ta sig till Laröd. I Hittarp saknas det även gröna stråk, men trädgårdar ger ändå ett grönt och lummigt inslag. Genom att utveckla grönstråket österut mot Allerumsskogen längs bäcken skulle vi kunna knyta ihop nordöstra Laröd och Hittarp samt öka tillgängligheten inåt landet.

4.2.5 Berättelser och minnen

I den tidiga dialogen av ÖP 2021 hade vi dialog i våra sju stationsorter. Därför kan vi inte redovisa berättelser och minnen från boende i Hittarp Laröd.

4.2.6 Barnets perspektiv på Hittarp Laröd

Barn i Holstagårdsskolan åk 4 har beskrivit sin ort på uppdrag av Helsingborgs stad. De tycker att det bästa med Hittarp Laröd är att det finns gott om aktiviteter med många lekplatser, en idrottsplats, idrottshall, föreningar, stall och ridvägar. Det är också bra att orten inte är så stor, det är nära att ta sig till skola, kompisar och till staden. De tycker om naturen, till exempel skogen, utsikten över havet och stranden där de kan bada. Det är bra att det finns service som en mataffär. Det barnen saknar i Hittarp Laröd är service som ett café eller bageri, lite fler affärer, en restaurang och ett större bibliotek. De hade gärna haft andra slags

roliga aktiviteter som finns på annat håll, t.ex. bowling, simhall, biograf och trampolinpark. Barn behöver också en större lekplats eller en skejtpark. Barnen har även studerat platsen vid Hippodromvägen som tidigare i processen har pekats ut som sammanhängande bostadsbebyggelse. Platsen har utgått efter granskningsskedet. I avsnitt 8 Dialog kan du läsa övriga synpunkter från våra dialoger.

Barn i Laröds skola åk 4 har beskrivit sin ort på uppdrag av Helsingborgs stad. De tycker att det bästa med Hittarp Laröd är att det är nära till mycket, till exempel affär, kiosk, skola och dagis men även hav och natur. Det finns mycket plats för barnens aktiviteter. Det finns en egen fotbollsplan och idrottsplats samt många lekplatser. De gillar skogarna, parken och Hamnplan. Det barnen saknar i Hittarp Laröd är aktiviteter och platser där de kan hänga med kompisar, t.ex. större lekplatser med hinderbana eller liangungor, multiarena eller skejtpark. De gillar också klätterväggar och utegym. Det vore bra med mer service som en mataffär, glasskiosk, mysig restaurang eller loppis. Barnen hade gärna velat ha andra slags aktiviteter som en simhall utomhus, bastu vid havet eller ett sportcentrum. Barnen har även tagit fram specifikt medskick för platsen Laröds centrum/ grönya Hippodromvägen som ska vägas mot andra intressen i kommande planering, se vägledning i kartan för platsen. I avsnitt 8 Dialog kan du läsa övriga synpunkter från våra dialoger.

4.3. Kattarp & Hasslarp

Kattarp ligger ett tiotal meter över havet. Det finns spår av människor från äldre stenålder då det var en havsvik med öar i en skärgårdsliknande karaktär. Ortsnamnet kan vara från vikingatid och består av mansnamnet Kate/ Katti och -arp som är en variation av torp. Kattarp har varit administrativt centrum i en rik jordbruksbygd som präglas av ett fåtal stora gårdar med självägande bönder, snarare än stora gods. Den medeltida kyrkbyn i öster expanderade under 1800-talet kring kyrkan med skola, sockenstuga, handel och hantverk, smedja, torp och gathus. De äldre gårdarna Kattarpsgården, Gamlegård, Magnilund och Stensminne finns kvar i sina ursprungliga lägen. Byborna fick under 1800-talet god försörjning genom att sälja livsmedel och kreatur. Många invånare arbetade inom jordbruket eller handel och service och de största arbetsgivarna var mejeriet, en snickerifabrik och SJ. Orten präglas även av stationsområdet i väster med påkostad arkitektur vid Rallaregatan. Kattarp har utvecklats från bondby till stationsområde till pendlarort och har en blandning av äldre bebyggelsemiljöer och villor från 1950- tal till 1970-tal. Man har försökt att knyta samman de två kärnorna genom att bygga ut längs Planavägen samt genom att planlägga området väster om Östrabyvägen.

Hasslarp är en yngre by som bildades efter enskiftet 1826 då ett brukssamhälle växte fram på platsen Lyckåker kring stationen från 1890. Hasslarp var bygdens kommersiella centrum med stadslik bebyggelse, bio, dansbara, Folkets park, affärsstråk och restauranger. Ortens karaktär präglas av Sockerbruket och dess dammar som etablerades strax innan sekelskiftet 1900 och kom att förändra det gamla kulturlandskapet med betfält, järnväg och sockerbruk. Ortens nya namn, Hasslarp, togs från en närliggande gård efter brukets konkurs. I Hasslarp kan man se en nästan obruten expansion från 1890 till 1960- tal. Gamla landsvägen riks 3:an mellan Helsingborg och Göteborg gick genom byn och präglade verksamheterna längs Västkustvägen. Många industriarbetare, säsongarbetare och människor från olika delar av södra Sverige har samlats i orten genom åren.

De generella ställningstagandena i avsnitt 3. Mark- & vattenanvändning gäller även för den här orten.

4.3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse och mångfunktionell bebyggelse

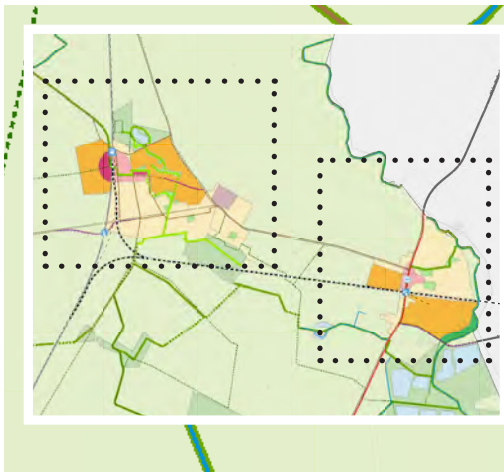
- Vi strävar efter att skapa samnyttjande av service, aktiviteter, mötesplatser och arbetsplatser mellan Kattarp och Hasslarp samt stärker möjligheterna för invånare att röra sig mellan orterna. Det öppna landskapsrummet mellan orterna ska däremot bevaras så att de kan fortsätta att utveckla sina egna karaktärsdrag.
- Vi breddar orternas bostadsutbud genom att pröva nya upplåtelseformer och bostadskoncept.
- Vi säkerställer att Kattarps kyrka framträder i Kattarp och i det omgivande landskapet genom att vi bevarar dess gröna inramning samt att bebyggelse som tillkommer i anslutning till kyrkan är låg.
- Området kring Hasslarps idrottsplats och Folkets park har potential att utvecklas till en mötesplats för norra landsbygden där vi kan uppmuntra och samla olika slags aktiviteter som stödjer varandra.
- Vi behåller ett grönt samband kring äldre gårdsmiljöer i Kattarps och Hasslarps utkanter och bibehåller om möjligt kontakten mellan gårdarna och ett öppet landskapsrum eller ett grönt stråk. Vi gör det möjligt för nya användningar i befintliga gårdsbyggnader så länge de inte förvanskar kulturmiljövärdena.

4.3.1.1 Bakgrund

Kattarp och Hasslarp har potential för ett ökat utbyte mellan varandra. Orterna är i jämförelse med flera av stationsorterna förhållandevis små, och har på egen hand svårt att stödja ett brett utbud av service. Genom att arbeta vidare med att stärka både mentala och fysiska kopplingar mellan orterna skapar vi förutsättningar för de boende att samnyttja den service som finns i båda orterna, till exempel idrottsplatsen i Hasslarp samt stationen och skolan i Kattarp.

Samtidigt har orterna sina egna identiteter, vilka är viktiga att bevara. Vi ska därför bevara det öppna landskapet mellan orterna och bebyggelsen i respektive ort ska utvecklas efter de lokala förutsättningarna.

Hasslarps karaktär präglas av Sockerbruket med dess tillhörande naturområde och dammar samt av bebyggelsen längs med vägarna i och kring centrum. För att bibehålla Hasslarps karaktär bör vi lokalisera även ny bebyggelse med entréer mot Västkustvägen och Torggatan i centrum. Sockerbrukets storlek och höjd ger oss möjligheter att möta byggnaden med en annan skala och täthet än i övriga Hasslarp.



ÖP2021 Mark- och vattenanvändning

Mark- och vattenanvändning (punkt)

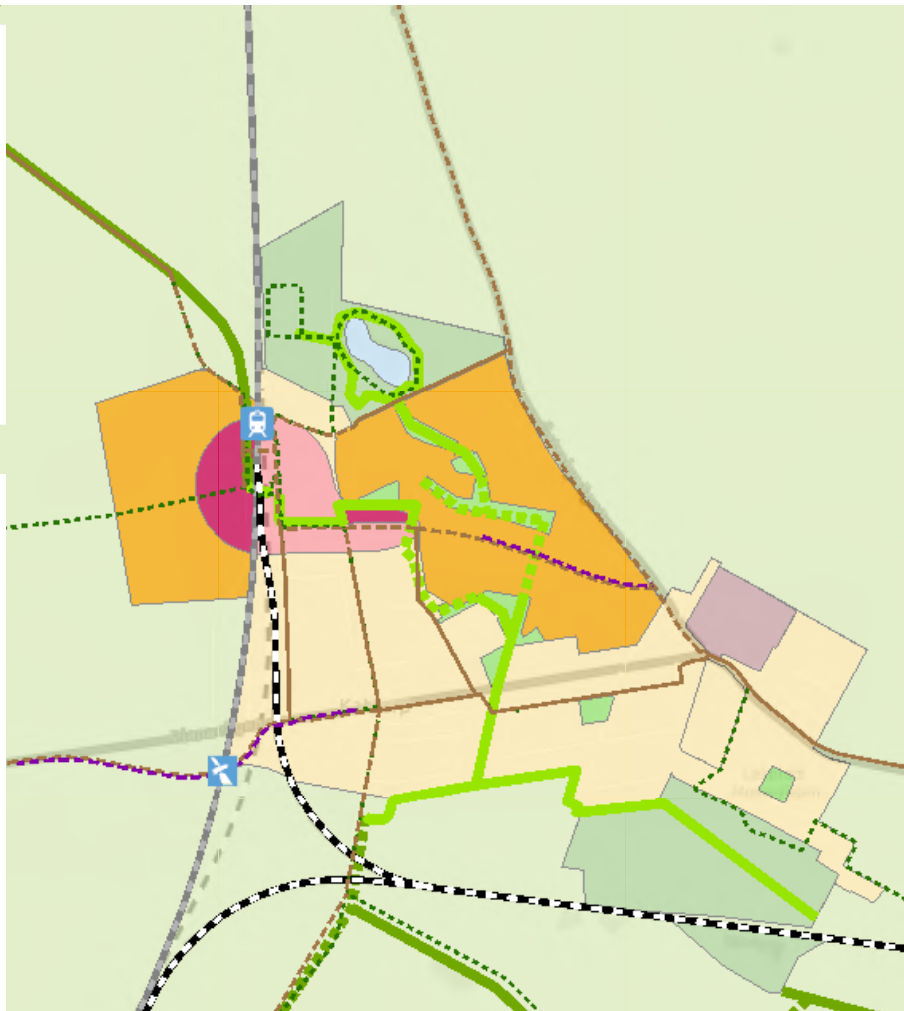
- Ny transportinfrastruktur, tågstation
- Utvecklad transportinfrastruktur, tågstation
- Ny transportinfrastruktur, station för spårväg
- Ny transportinfrastruktur, väg
- Ny transportinfrastruktur, större busstation
- Utvecklad transportinfrastruktur, större station för buss
- Ny transportinfrastruktur, parkering
- Ny transportinfrastruktur, planskildhet
- Ny natur, våtmark

Mark- och vattenanvändning (linje)

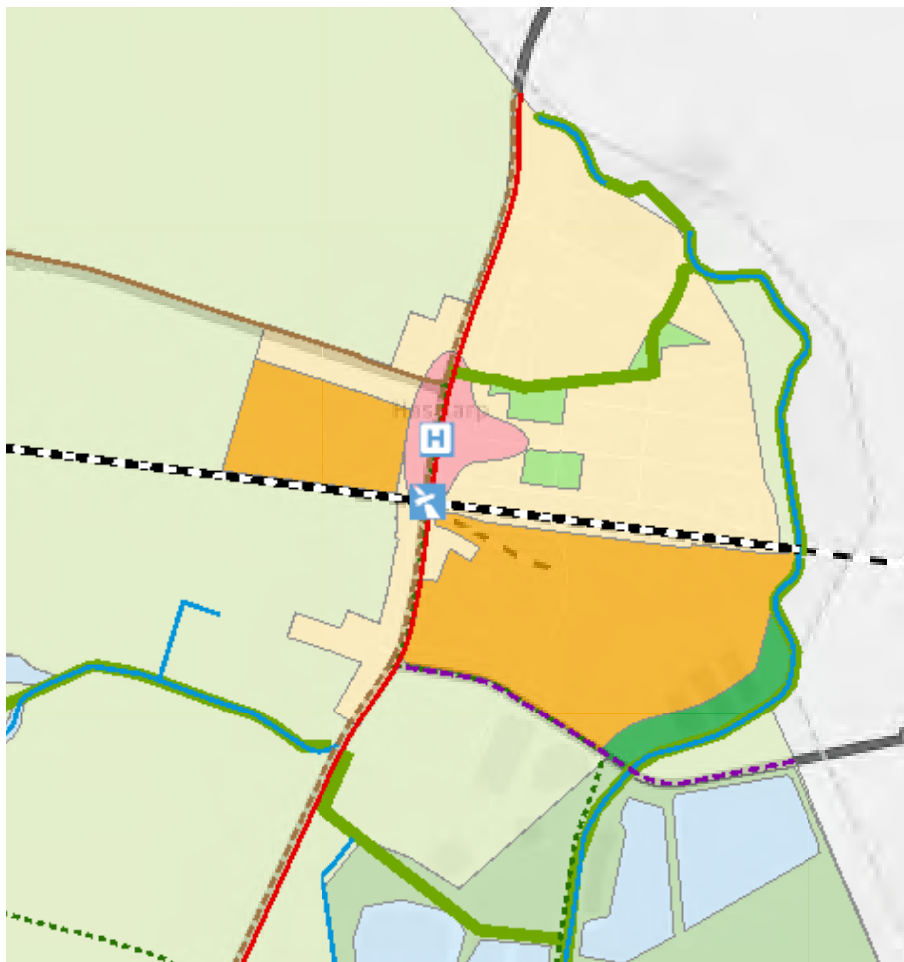
- Ny transportinfrastruktur, järnväg
- Utvecklad transportinfrastruktur, järnväg
- Ny transportinfrastruktur, regional spårväg
- Ny transportinfrastruktur, busstråk
- Befintlig transportinfrastruktur, busstråk
- Ny transportinfrastruktur, väg
- Ny transportinfrastruktur, cykelnät
- Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät
- Befintlig natur, vandringsled
- Befintlig natur, cykelled
- Utvecklad natur, vattendrag
- Nytt grönområde, grönstråk i bebyggelse
- Utvecklat grönområde, grönstråk i bebyggelse
- Ny natur, grönblixt stråk
- Utvecklad natur, grönblixt stråk

Mark- och vattenanvändning (yta)

- Gällande TÖP för vindkraft
- Gällande ÄÖP
- Ny infrastruktur - Föreslagen fast förbindelse Helsingborg-Helsingör för väg och tåg
- Ny mångfunktionell bebyggelse
- Utvecklad mångfunktionell bebyggelse
- Ny sammanhängande bostadsbebyggelse
- Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse
- Befintlig landsbygd, mindre ort
- Ny begravningsmark
- Befintlig begravningsmark
- Ny verksamhet och industri
- Utvecklad verksamhet och industri
- Befintlig teknisk anläggning, vattenförsörjning
- Utvecklad natur, våtmark
- Befintligt natur, friluftsliv småbåtshamn
- Nytt grönområde, park
- Utvecklat grönområde, park
- Ny natur, land
- Utvecklad natur, land
- Befintlig natur, marin
- Befintlig landsbygd, jordbrukslandskap



Karta 4.3 Kattarp



Karta 4.3 Hasslap

Kattarps karaktär definieras av två olika bystrukturer, den äldre kyrkbyn runt kyrkan i öster och stationssamhället vid stationen i väster. Eftersom kyrkan är en viktig del av ortens karaktär bör bebyggelsen vara låg i östra delen runt kyrkan, medan det kan vara möjligt att gå upp något i skala kring stationen i väster.

När vi utvecklar de båda orterna är det viktigt att vi tar hänsyn till deras individuella karaktärer. I utvecklingen av Kattarp och Hasslarp finns det utrymme för Gles småhusbebyggelse, Tät småhusbebyggelse och grupphusbebyggelse. Mer information om dessa finns i avsnitt 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse och Mångfunktionell bebyggelse.

I Kattarp finns det även några äldre gårdsmiljöer som genom översiktsplanen kan bli en del av nya bebyggelseområden. Kopplingen till landskapet är viktig för att förstå gårdarnas historia och därför bör gårdarna om möjligt ha en fortsatt visuell koppling till jordbrukslandskapet. För att fortfarande förstå dem som friliggande gårdar är det viktigt att de ligger kvar i ett grönt sammanhang.

Utbyggnadsområdena i Kattarp och Hasslarp är lokaliserade i lägen som ligger närmast tågstationen i Kattarp eller centrum i Hasslarp, på mark som redan har tagits i anspråk eller på platser där det redan finns antagna detaljplaner. Närheten till centrum och stationen gör att förutsättningarna för en mer effektiv markanvändning är större än om ytorna hade placerats längre bort.

De båda orterna har ett förhållandevis likriktat bostadsutbud med en stor andel friliggande villor. Vi behöver arbeta tillsammans med exploatörer och fastighetsägare och skapa ett mer varierat bostadsutbud samt testa nya bostadskoncept och upplåtelseformer. I våra utbyggnadsområden i Kattarp och Hasslarp beräknar vi att cirka 350 bostäder kan byggas, varav 210 av dem finns i pågående eller gällande detaljplaner. Utöver det kan det troligtvis tillkomma några enstaka bostäder genom att förtäta i befintlig bebyggelse. Vi bedömer att det behövs en ny förskola som medges inom gällande detaljplan (Kattarp 27:1) eller inom Västra Kattarp. Vi ska kunna tillgodose en framtida utveckling av skolan inom Kattarps skolas område.

4.3.2 Verksamheter

Kattarp och Hasslarp är två mindre orter sett till sina andelar av befolkningen. Båda orterna utgörs till stor del av bostadsbebyggelse med ett begränsat serviceutbud. Att öka livskraften är viktigt för såväl orterna som för staden som helhet. Idag finns det verksamheter

som är kopplade till jordbruket, men också en del småföretagande. I Kattarp finns sedan tidigare mark som är detaljplanelagd för bostadsbyggande och service. Vi ser att en viss ökning av mindre verksamheter är trolig på längre sikt. Ett ökat utbyte mellan orterna skulle öka förutsättningarna för näringslivet. I många mindre orter kan även besöksnäringen bidra till det lokala näringslivet.

4.3.3 Transportinfrastruktur

- Behovet av en planskild korsning mellan Skånebanan och Västkustvägen i Hasslarp ska beaktas.

4.3.3.1 Bakgrund

Gång- och cykelvägnätet i Kattarp och Hasslarp är delvis separerat från biltrafik. Vi behöver vidare definiera och utveckla huvudgångnäten för orterna. För Kattarp föreslår vi flera nya gång- och cykelkopplingar men även kopplingar som är betydelsefulla för omgivande orter och regionen. I Hasslarp behöver huvudcykelnätet byggas ut. Västkustvägen är ett viktigt stråk för fotgängare och cyklisterna. Vi behöver utveckla framkomlighet, samt öka trafiksäkerhet och upplevelsekvantiteter för dem som färdas längs med samt korsar stråket. Vi bör även knyta gång- och cykelbanor i Hasslarp till rekreationsstråk som ligger i närområdet. Vi föreslår och tar med behovet av gång- och cykelkopplingar till Strövelstorp och Fleninge som har en regional betydelse i gällande cykelplan. I våra utbyggnadsområden i Hasslarp ska vi säkerställa att det finns nya gång- och cykelbanor som är kopplade till det övergripande gång- och cykelnätet längs Västkustvägen och Kattarpsvägen.

Kattarp har en tågstation vid Västkustbanan som ska byggas om till dubbelspår. Skånebanan passerar i Kattarps södra del och genom Hasslarp. Den kan i framtiden vara aktuell som en del i ett snabbare tågupplägg mellan Helsingborg och Hässleholm. Det innebär fler tåg genom Hasslarp samt att det blir viktigt att beakta buller längs järnvägen. Det finns ingen busslinje i Kattarp, men man bör utreda om det finns ett behov av framtida kollektivtrafik i omlandet som kan mata resenärer till tågstationen. Busslinje 506 går mellan Ängelholm och Helsingborg vilket är ett viktigt regionalt stråk för människor som arbetspendlar. Linjen passerar genom Hasslarp och har stopp vid tre hållplatser.

Det behöver byggas ut vägar i samband med Västkustbanans ombyggnad och nya lokalgator för att försörja våra utbyggnadsområden. I Hasslarp behöver man tillsammans med Trafikverket utreda alternativa lägen för en planskild korsning med Skånebanan på

grund av trånga miljöer vid det befintliga läget.

I anslutning till den ombyggda tågstationen i Kattarp finns det planer på en pendelparkering för cykel och bil. Vi behöver beakta människors framtida behov av ytor för pendelparkering, särskilt väster om stationen. Det behöver finnas säkra, trygga, väderskyddade och väl gestaltade cykelparkeringar vid Hasslarps regionbusshållplatser. Vid den norra hållplatsen vid Folkparken går det att utveckla en mindre pendelparkering.

Trafikverket är väghållare för Planavägen, Östrabyvägen, Hasslarpsvägen, Kattarpsvägen, Västkustvägen och Hyllingevägen. Det innebär att förslag på förändringar längs dessa vägar måste prioriteras och avvägas mot andra intressen och beslutas av Trafikverket.

4.3.4 Grönstruktur

Hasslarp och Kattarp ligger på slätten omgivna av ett storskaligt åkerlandskap. Det finns möjlighet att vandra i åkerlandskapet mellan orterna på en natur- och kulturslinga. Slingan går över järnvägen men saknar säkra passager. Natur- och kulturslingan ger människor i orterna goda möjligheter till rekreation men vi bör utveckla deras gröna värden.

Kattarp

Kattarp har två gröningar i söder, en i norr och en gröning på kvartersmark nära stationen. I norr och söder av orten finns de mindre naturområdena Kattarps måse och Äppelskogen. Öster om Äppelskogen finns ett parkstråk som tillsammans med dagvattendammen kan ses som en närpark. De boende i orten har en sämre närbarhet till större naturområden, men Hasslarps dammar finns inom två kilometer från ortens östra delar. Från västra delarna av Kattarp når man Tursköpsskogen inom två kilometer och det vore lämpligt att utveckla det gröna stråket för rekreation.

Hasslarp

Hasslarp har en idrottsplats och ett par mindre gröningar som delvis binds samman av gröna gång- och cykelstråk. De boende i orten har en god närbarhet till naturområdet längs Hasslarpsån och Hasslarps dammar söder om järnvägen. Området är ett 57 hektar stort före detta bruksområde med stora vattenytor. Det är ett viktigt rekreativt område och en regionalt värdefull lokal för både häckande och rastande fågel. Vi vill att området fortsätter att utvecklas och skyddas som ett naturreservat. Inom sockerbrukets fastighet finns den före detta bruksparken som har höga naturvärden. När området ska utvecklas bör vi så långt som möjligt spara värden för rekreation och natur samt andra karaktäristiska drag.

4.3.5 Berättelser och minnen

I den tidiga dialogen inför ÖP 2021 frågade vi efter människors berättelser och minnen som ett underlag att väga mot andra intressen när vi utvecklar orterna. Många berättelser och minnen handlar om olika historiska platser som är betydelsefulla för Kattarpsborna. Gårdarna Stensminne och Jöns Jonsgården är platser som nämns mest, men även Äppelskogen och landskapet runt orten förekommer mycket i Kattarpsbornas berättelser. Många berättelser handlar om den sammanhållning och gemenskap som man upplever i byn och en del personer pratar om all service som har funnits och som man saknar i Kattarp idag.

Hasslarp och Kattarp ligger på slätten omgivna av ett storskaligt åkerlandskap. Det finns möjlighet att vandra i åkerlandskapet mellan orterna på en natur- och kulturslinga. Slingan går över järnvägen men saknar säkra passager. Natur- och kulturslingan ger människor i orterna goda möjligheter till rekreation men vi bör utveckla deras gröna värden.

4.3.6 Barnets perspektiv på Kattarp

Barn i Kattarps skola åk 4 har beskrivit sin ort på uppdrag av Helsingborgs stad. De tycker att det bästa med Kattarp är att det finns skog, natur och park. Det är ett öppet landskap där man slipper stadens avgaser. De kan leka på lekplatsen och åka inlines på gatan. Det är lugnt och trevligt, de har många vänner och den bästa lilla skolan. Det barnen i Kattarp saknar är fler aktiviteter, till exempel en hinderbana, utegym, multiarena eller en lekplats för lite äldre barn. De behöver också mer service som en kiosk och en matbutik där man kan ta ut post. De vill gärna ha flera cykelstigar, bussar som går oftare och bättre belysning mellan Kattarp och Hasslarp. Barnen har även tagit fram specifikt medskick för platserna Västra Kattarp samt Kattarps station som ska vägas mot andra intressen i kommande planering, se vägledning i kartan för platserna. I avsnitt 8 Dialog kan du läsa övriga synpunkter från våra dialoger.

4.4. Ödåkra

Ödåkra låg ursprungligen på en sank plats där den medeltida bebyggelsen anlades på de högsta partierna. Namnet kommer av "ö-åkar", små högt belägna odlingar som är omgivna av vatten. Ödåkra är i grunden en liten bondby som omvandlades till en industriort med mer stadlika förhållanden när järnvägen anlades. De goda kommunikationerna lockade till sig nya företag som urbaniserade landsbygden. Den mest tongivande verksamheten var Ödåkra spritfabrik, Helsingborgs Spritförädlings AB, även kallad Spritan. Stationsområdet växte upp i skärningspunkten mellan järnvägen och den öst-västliga vägen mellan Fleninge och Allerum. Här låg spritfabriken och ytterligare ett antal verksamheter som uppkom under 1880- och 1890-talet. När fabriken utvidgades och anställda mer personal uppstod behov av fler bostäder som tillkom under 1940-talet. Förutom järnvägen har närheten till E4:an och E6:an samt anläggandet av Väla köpcentrum varit betydelsefulla för ortens expansion. Tegeltraditionen har varit en röd tråd och det gula teglet Olsastenen från Røgle, användes i spritfabriken och kännetecknar även byggnaderna kring centrumet.

Duvestubbe skog och gård ligger i utkanten av orten där Carl Henckel efter 1870 anlade en parkanläggning med lusthus och damm med vita svanar för att roa sina vänner från staden. I anslutning till den finns även Starke Tufves stuga som ett lokalt minnesmärke över en man som brukade gården på 1700-talet. På 1960-talet började man uppföra bebyggelse som inte var direkt knuten till jordbruket, spritfabriken eller järnvägen. Genom detta antog Ödåkra alltmer formen av en villafört till Helsingborg. Innan kommunsammanslagningen med Helsingborg skedde en större omdaning av centrum med kommunalhus, bibliotek, post, bank och flerfamiljshus. Under 1960-talet planlade man de stora småhusområdena på tidigare jordbruksmark, och samhället kom främst att präglas av seriebyggda småhus som byggde på planidealet trafikseparering. I Ödåkra finns fortfarande en del platser, gårdar och byggnader som vittnar om ortens agrara historia, exempelvis bevarade äppelträd från ortens äppelodlingar.

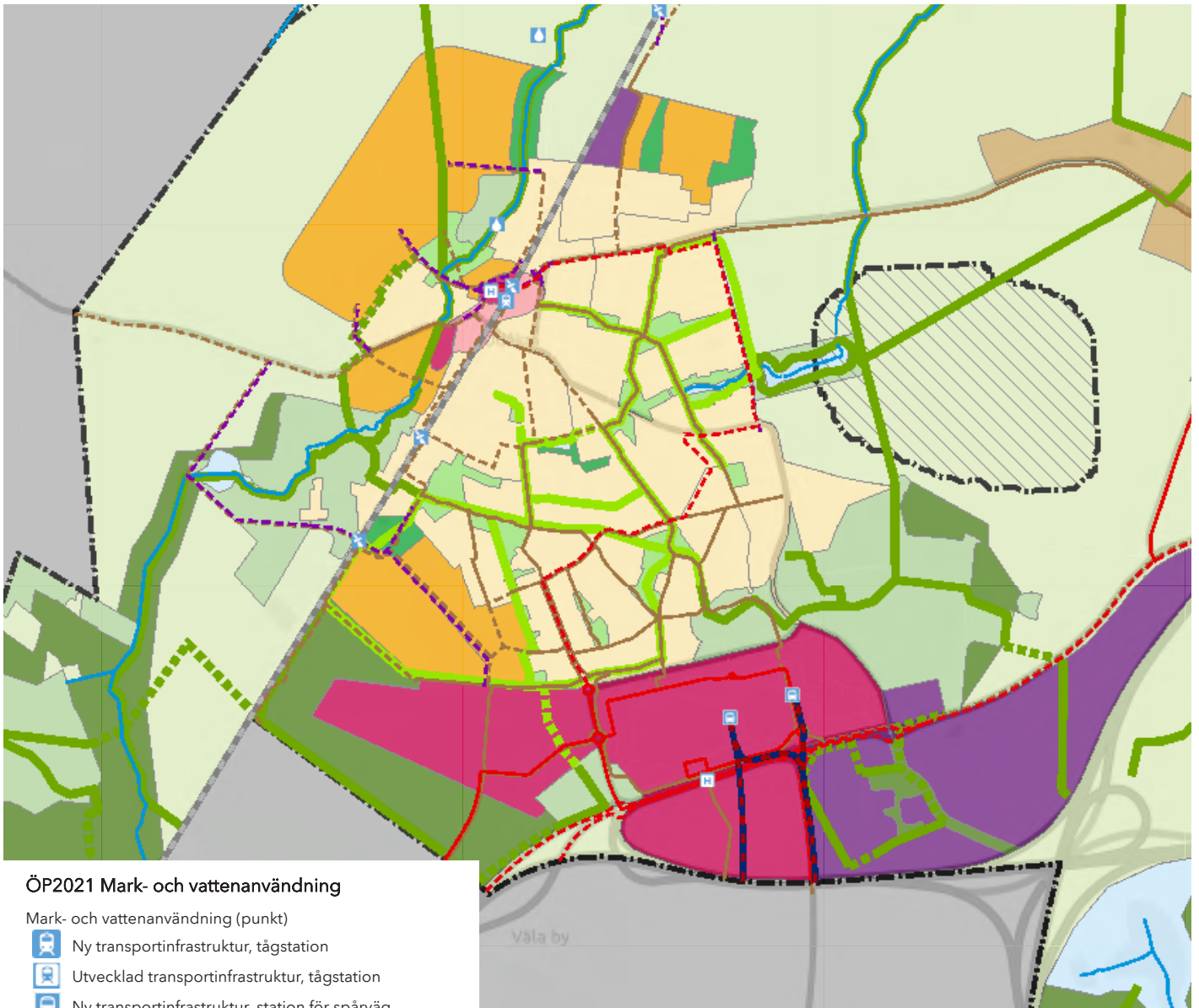
De generella ställningstagandena under 3. Mark- & vattenanvändning gäller även för den här orten.

4.4.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse och mångfunktionell bebyggelse

- Vi ska ta fram en gemensam målbild och strategi för hur Väla handelsområde ska kunna hantera klimatförändringar samt en förändrad konsumtion i framtiden. Innan det kan ske en förändring av markanvändningen ska vi ta fram en ändring av översiktsplanen, ett planprogram eller annan typ av styrdokument som hanterar områdets övergripande struktur.
- Vi arbetar för att göra Ödåkra till en del av Helsingborgs centralort med goda kollektivtrafikförbindelser, gång- och cykelvägar och strävar efter att minska fysiska och mentala barriärer till centralorten.
- Vi behåller ett grönt samband kring äldre gårdsmiljöer i Ödåkras utkanter och bibehåller om möjligt kontakten mellan gårdarna och ett öppet landskapsrum eller ett grönt stråk. Vi gör det möjligt för nya användningar i befintliga gårdsbyggnader så länge de inte förvanskar kulturmiljövärdena.
- Det är möjligt att pröva en tätare och ibland högre bebyggelse vid centrum, i anslutning till stationen, vid Spritfabriken samt för att kunna markera särskilda platser eller stråk. Vi bedömer alltid höjder och skala utifrån platsens förutsättningar. Spritfabriken ska även framöver vara den visuellt dominerande byggnaden i Ödåkra och i det omgivande landskapet.
- Vi utvecklar de äldre villaområdena med hänsyn till bebyggelsens kulturhistoriska värden och anpassar ny bebyggelse efter befintlig skala, materialval och placering på tomten.
- Vi strävar efter att sprida och lokalisera ny offentlig service som skolor, förskolor och aktiviteter till olika delar av Ödåkra för att ge invånarna en god tillgänglighet från bostäder i hela orten.
- I Ödåkra utvecklar vi ett säkert och attraktivt aktivitetsstråk som förbinder lokala målpunkter och mötesplatser som idrott, kultur, rekreation, service, utbildning med mera.

4.4.1.1 Bakgrund

Utbyggnadsmöjligheterna i Ödåkra begränsas i söder av motorvägen och i övriga väderstreck av viktiga naturområden och landskapets förutsättningar. I sydost är exempelvis Väla skog, Duvestubbe och Småryd gränser för ortens utveckling. Österut utgörs gränserna av Björka skog men också av det öppna, förhållandevis oexploaterade landskapet mellan Fleninge och Ödåkra. Områdena öster om Ödåkra ligger för långt ifrån tågstationen för att vi ska kunna motivera en utbyggnad. Istället prioriterar vi stationsnära lägen i nordvästra Ödåkra och mark som redan har tagits i anspråk vid Ödåkra station och vid Väla. Områdena



ÖP2021 Mark- och vattenanvändning

Mark- och vattenanvändning (punkt)

- Ny transportinfrastruktur, tågstation
- Utvecklad transportinfrastruktur, tågstation
- Ny transportinfrastruktur, station för spårväg
- Ny transportinfrastruktur, väg
- Ny transportinfrastruktur, större busstation
- Utvecklad transportinfrastruktur, större station för buss
- Ny transportinfrastruktur, parkering
- Ny transportinfrastruktur, planskildhet
- Ny natur, våtmark

Mark- och vattenanvändning (linje)

- Ny transportinfrastruktur, järnväg
- Utvecklad transportinfrastruktur, järnväg
- Ny transportinfrastruktur, regional spårväg
- Ny transportinfrastruktur, busstråk
- Befintlig transportinfrastruktur, busstråk
- Ny transportinfrastruktur, väg
- Ny transportinfrastruktur, cykelnät
- Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät
- Befintlig natur, vandringsled
- Befintlig natur, cykelled
- Utvecklad natur, vattendrag
- Nytt grönområde, grönstråk i bebyggelse
- Utvecklat grönområde, grönstråk i bebyggelse
- Ny natur, grönblixt stråk
- Utvecklad natur, grönblixt stråk

Mark- och vattenanvändning (yta)

- Gällande TÖP för vindkraft
- Gällande ÄÖP
- Ny infrastruktur - Föreslagen fast förbindelse Helsingborg-Helsingör för väg och tåg
- Ny mångfunktionell bebyggelse
- Utvecklad mångfunktionell bebyggelse
- Ny sammanhängande bostadsbebyggelse
- Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse
- Befintlig landsbygd, mindre ort
- Ny begravningsmark
- Befintlig begravningsmark
- Ny verksamhet och industri
- Utvecklad verksamhet och industri
- Befintlig teknisk anläggning, vattenförsörjning
- Utvecklad natur, våtmark
- Befintligt natur, friluftsliv småbåtshamn
- Nytt grönområde, park
- Utvecklat grönområde, park
- Ny natur, land
- Utvecklad natur, land
- Befintlig natur, marin
- Befintlig landsbygd, jordbrukslandskap

Karta 4.4 Ödåkra.

mellan Väla och Ödåkra ger oss möjlighet att skapa yteffektiva och sammanhängande bebyggelseområden som ligger i goda kollektivtrafiklägen och nära ett stort serviceutbud. I Ödåkra beräknar vi att det går att bygga cirka 1370 bostäder i utbyggnadsområdena, varav 300 av dem finns i pågående eller gällande detaljplaner. Utöver det uppskattar vi att det finns en potential att förtäta i befintlig bebyggelse med cirka 30 bostäder. Vi bedömer att det behövs två nya förskolor, en ny grundskola och en ny idrottshall.

Ödåkra ligger nära centralorten och det finns goda förutsättningar för alla typer av bebyggelse. Mer information om de olika bebyggelsetypologierna finns i avsnitt 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse och Mångfunktionell bebyggelse. Det är möjligt att lokalisera högre och tätare bebyggelse som avviker från skalan på intilliggande bebyggelse vid viktiga stråk och platser, vid centrum och vid Spritfabriken. Eftersom Spritfabriken har stor betydelse för Ödåkras identitet så bör den nya bebyggelsen inte skymma Spritfabriken från viktiga siktlinjer. Målet är att Spritfabriken även i framtiden är den byggnad som dominerar stadsbilden.

I Ödåkras utkanter finns det flera gårdar som successivt har blivit en del av Ödåkra. Kopplingen till jordbrukslandskapet är viktig för att förstå gårdarnas historia och därför bör gårdarna om möjligt ha en fortsatt visuell koppling till jordbrukslandskapet. För att fortsätta betrakta dem som friliggande gårdar är det viktigt att de ligger kvar i ett grönt sammanhang.

Väla handelsområde är efter Helsingborgs city det område där vi idag har en storskalig detaljhandel. Handeln är både mötesplats och en betydande arbetsgivare. Idag pågår en strukturomvandling inom handeln och på lång sikt kan det bli förändrade behov och nya utmaningar som påverkar Väla. Väla norra består idag av en blandning av verksamheter och kontor.

Relationen mellan Väla och Ödåkra är betydande och det är viktigt att se Väla som en del av Ödåkra, inte enbart som ett regionalt handelscentrum. Välas serviceutbud påverkar idag möjligheterna att etablera service i Ödåkra centrum, och flera av de verksamheter som vanligtvis finns i en mindre orts centrum finns istället på Väla. Med en ökad e-handel utsätts Väla också för en ökad konkurrens vilket påverkar innehållet i handelsområdet.

Vi får förfrågningar om att etablera bostäder och andra typer av verksamheter och aktiviteter som inte finns i området idag. Vi vill dra nytta av Välas dragningskraft och utveckla Väla handelsområde med omland till morgondagens hållbara urbana plats. För att utveckla

Väla på bästa sätt behöver vi utreda hur platsen ska utvecklas i framtiden tillsammans med områdets verksamhetsutövare och boende i Ödåkra. En utveckling med fler markanvändningar kan stärka Välas position som en attraktiv regional destination och mötesplats, men innan en utveckling kan börjas behöver vi undersöka framtida proportioner mellan centrum- och externhandeln och beskriva vilka konsekvenser som olika typer av markanvändning har för stadskärnan. Större ändringar gör vi förslagsvis genom en ändring av översiktsplanen, med planprogram eller med andra styrdokument som kan hantera områdets övergripande struktur.

Det finns goda möjligheter i Ödåkra att skapa ett upplevelserikt, säkert aktivitetsstråk som förbinder mötesplatser som idrott, kultur, rekreation, service, utbildning med mera. Det skapar förutsättningar för människor att på ett enkelt sätt röra sig, mötas och vara aktiva i ett rekreativt grönt stråk med aktiviteter i närområdet. Stråket ska koppla samman centrala Ödåkra, stationen och Spritfabriken med Väla Centrum och gärna utvecklas vidare mot nya utbyggnadsområden, exempelvis i nordvästra Ödåkra eller till rekreationsområden i det omgivande landskapet som Björka fålad och Väla skog. En mer exakt dragningsplan av stråket får utredas närmare i kommande planering.

4.4.2 Verksamheter

Ödåkra skiljer sig på flera sätt jämfört med övriga tätorter. Närheten till Väla handelsområde samt centralorten med goda kollektivtrafikförbindelser och närheten till motorvägarna E4/E6/E20 avspeglar sig i vilken typ av service och verksamheter som finns i tätorten och i dess omland. I tätorten finns det ett antal verksamhetsområden, men även ett område som kombinerar bostäder och verksamheter. I avsnitt 4.4 Ödåkra kan du läsa om utvecklingen av Väla handelsområde. I avsnitt 3.3 Verksamheter kan du läsa om utvecklingen av transportintensiva verksamheter, som berör Ödåkras södra och västra delar.

4.4.3 Transportinfrastruktur

- En övergripande trafikutredning enligt fyrstegsprincipen ska göras för Ödåkra inklusive dess närliggande områden, bland annat Väla och föreslagna verksamhetsområden.

4.4.3.1 Bakgrund

I stora delar av Ödåkra finns ett gång- och cykelvägnät som är separerat från biltrafik. Det kopplar ihop ortens olika områden med norra delen av centrum samt skol- och idrottsområden via grönområden och separerade gång- och cykeltunnlar. Det finns gångbanor längs



huvudgatorna Centralgatan och Björkavägen som går genom orten, men i övrigt saknas det ett separerat gång- och cykelnät i de äldre delarna av Ödåkra. Vi behöver vidare definiera och utveckla ett huvudgångnät. Vi bör även utveckla nya gång- och cykelkopplingar, bland annat som en följd av den planerade ombyggnaden av Västkustbanan och tågstationen. I våra utbyggnadsområden behöver vi nya gång- och cykelbanor som är kopplade till det övergripande nätet. Vi föreslår att gång- och cykelstråk som har en regional betydelse ska utvecklas. Det finns stor potential för människor att pendla med cykel mellan Ödåkra och centrala Helsingborg.

Ödåkras kollektiva kommunikationer består av tågtrafik via Västkustbanan, stadsbusstrafik samt regionbusslinjer som passerar Väla. Trafikverket kommer att bygga om Västkustbanan för dubbelspår mellan Ängelholm och Maria station där Ödåkra station är en del. I Helsingborgs stad har vi samtidigt tagit fram detaljplaner för områdena runt tågstationen. En ny linjesträckning för stadsbussen blir aktuell när en ny bilkoppling under järnvägen är färdig. Detta utreds vidare i pågående arbete med linjenätet till 2023. Att busshållplatsen vid Centralgatan får tydliga gång- och cykelkopplingar till stationen ingår i utvecklingen av stationsområdet.

Väst kustbanan är en barriär för de boende i Ödåkra. I samband med att man bygger om järnvägen kommer nya planskilda gång-, cykel- och bilkopplingar under järnvägen att ersätta dagens plankorsningar.

Vi kan i översiktsplanen inte utesluta att vi behöver en ny bilvägkoppling via Duvestubbe naturområde. Det beror på framtida effekter i befintlig transportinfrastruktur, vilket i sin tur beror på omfattningen av framtida exploateringar och vilken biltrafikstring det medför. Kopplingen skulle påverka Duvestubbe naturområde negativt. Vi föreslår därför ett reservat för bilväg för att inte omöjliggöra en eventuell koppling i framtiden. Man behöver ta fram en trafikutredning för Ödåkra som helhet, inklusive Väla och närliggande verksamhetsområden, med syfte att föreslå mobilitetsåtgärder och åtgärder i befintlig infrastruktur i första hand. En ny vägkoppling via Duvestubbe naturområde ska undvikas så långt som möjligt och ska endast genomföras om andra åtgärder inte har effekt. Fyrstegsprincipen ska därmed tillämpas. Vi pekar även ut en bilväg vid Frostgatan som ett reservat för en eventuell utveckling och den bör inkluderas i trafikutredningen som ett alternativ till Duvestubbekopplingen.

I arbetet med att bygga om tågstationen och bygga ut Väst kustbanan till dubbelspår finns det förslag på pendelparkeringar väster om stationen. Vi kan även behöva använda ytor norr om Fleningevägen samt öster om järnvägen för parkering. Man kommer att anlägga säkra, trygga och väderskyddade cykelparkeringar och stationen ska gestaltas som en trygg och upplevelserik mötesplats.

4.4.4 Grönstruktur

Ödåkra ligger omgivet av jordbruksmark och större naturområden. De boende har en god tillgång till grönyta med flera mindre gröningar samt två större parker över 3 hektar. I orten finns en väl sammanhållen grönstruktur med gröna gång- och cykelstråk som knyter samman ortens parker.

När bebyggelsen i sydvästra Ödåkra ska byggas ut behöver vi säkra och ställa i ordning parkmark. Detta gäller även i det utpekade området i nordväst, där marken kring Ödåkrabäcken har höga naturvärden.

De boende har god tillgång till naturområden med tre naturreservat i väst och syd; Duvestubbe, Småryd och Väla skog. Björka skog är en större skogsdunge i öst, som vi föreslår ska bli ett naturreservat. Intill naturreservatet Duvestubbe ligger våtmarken Ödåkra sjö samt klimatskogen. Ödåkrabäcken sträcker sig mellan naturreservaten Småryd och Duvestubbe

och vi vill utveckla bäcken till ett multifunktionellt grönstråk som kopplar ihop naturreservaten. De övre delarna av Ödåkrabäcken är starkt påverkade av dagvatten, med avrinning från Filborna och delar av Berga industriområde. Vid Duvestubbe tillkommer även dagvatten från Väla. Bäcken är tydligt påverkad av föroreningar och norra delen av Ödåkrabäcken är belastad av översvämningar. Vattendraget är i stort behov av åtgärder för att rena och fördröja vattnet såväl som för en ökad biologisk mångfald. Söder om Väla köpcentrum finns det mindre naturområdet Björka fälad som är isolerat men har höga naturvärden. Vi vill att Björka fälad ska bli ett naturreservat tillsammans med ny natur som kopplar ihop området med Väla skog.

4.4.5 Berättelser och minnen

I den tidiga dialogen inför ÖP 2021 frågade vi efter människors berättelser och minnen som ett underlag att väga mot andra intressen när vi utvecklar orterna. De flesta berättelserna handlar om olika platser, exempelvis scouternas lokal som många tycker är en viktig mötesplats att bevara. Vi fick även ta del av minnen som handlar om Toftavallen och hur det förr var en härlig plats för både firande och aktiviteter, liksom den sedan länge nedlagda Dansbanan Blue Heaven i Duvestubbeskogen. Spritan och dammarna förekommer också i många minnen, liksom den numera rivna Norrlyckeskolan som var en viktig mötesplats. Berättelser om föreningslivet i Ödåkra handlar ofta om scouterna och den tidigare aktiva idrottsföreningen IF Tofta. Även traditioner och firande är kopplade till många minnen, Midsommar som förr firades vid Toftavallen och Valborg som numera firas vid Frostgatans dammar. Julmarknaden på Spritan är en ny händelse som också nämndes i berättelserna.

4.4.6 Barnets perspektiv

Barn i Gläntanskolan åk 4 har beskrivit sin ort på uppdrag av Helsingborgs stad. De tycker att det bästa med Ödåkra är att det är nära till kompisar och skolan, lekplatser, Väla och affärer. Det finns möjlighet till aktiviteter och lek på lekplatser och fotbollsplanen. Det finns natur och små skogar med träd som man kan bygga kojor i. Det är lugnt och skönt och bra, nästan som på landet.

Det barnen saknar i Ödåkra är aktiviteter och lek på större lekplatser, en äventyrslekplats och fler fotbollsplaner med bättre linjer. Det vore fint med ett badhus, basketplan eller en skejtpark. Det hade varit bra med mer natur och parker. Annars tror barnen inte att de saknar något, allt är bra. Barnen har även tagit fram specifikt medskick för platsen Västra Björna (Björka 16:4) som ska vägas mot andra intressen i kommande planering, se vägledning i kartan för platsen. I avsnitt 8 Dialog kan du läsa övriga synpunkter från våra dialoger.

Barn i Svensgårdsskolan åk 4 har beskrivit sin ort på uppdrag av Helsingborgs stad. De tycker att det bästa med Ödåkra är att det är nära till allting, idrottsplats och fotbollsplan, kompisar, skola, Väla och affärer, djur och natur. Det finns service som bibliotek, bageri, affär och pizzeria. Alla känner alla, det är lugnt och alla är trevliga. Det barnen saknar i Ödåkra är aktiviteter och lek, många vill ha en skejtpark. Men även en fotbollsplan med mål, en multiplan eller en klätterställning. De saknar också broar över bäckar i Duvestubbeskogen. Barnen har även tagit fram specifikt medskick för platserna före detta Norrlyckeskolan samt Ödåkra centrum - Spritfabriken som ska vägas mot andra intressen i kommande planering, se vägledning i kartan för platserna. I avsnitt 8 Dialog kan du läsa övriga synpunkter från våra dialoger.

4.5. Mörarp

Mörarps kulturhistoria är starkt kopplad till ortens vägknutna läge och till dess roll som administrativt centrum. Orten har varit sockencentrum och senare kommuncentrum i Mörarps kommun. Ortens strategiska läge som en knutpunkt mellan flera viktiga orter, gjorde att platsen var lämplig för att inrätta ett gästgiveri på 1600-talet. Vägen genom Mörarp utsågs till härväg, och ingick i Karl XI planer för möjliga transport- och trupprörelser åt den svenska militären. Den bör ha varit en av de bättre vägarna i länet och byn blev en viktig mötesplats. Mellan 1704 och 1896 var Mörarp även tingsplats för Luggude härad. Gästgiveriet låg norr om tingshuset och var ett fest- och dansställe fram till 1974. År 1875 invigdes en förbindelse till stambanan Helsingborg – Hässleholm vilket stärkte Mörarps position som ett centrum i häradet. På 1890-talet började järnvägens betydelse märkas bland annat genom att man uppförde det nya bankhuset vid stationen.

Mörarp har aldrig varit något utpräglat jordbrukssamhälle då lantbrukarna i de stora gårdarna ägde huvuddelen av åkermarken. Bebyggelsen hade redan från början en prägel av mindre och fristående bostadsbebyggelse istället för jordbrukande gårdar. Invånarna har främst varit knutna till samhällets administrativa funktioner, tingshuset, gästgiveriet och kyrkan. Dagens villasamhälle kan sägas ha historisk hävd. Nära Mörarp finns det två gravhögar från bronsåldern och i Tollarps skog, 2 kilometer öster om orten, finns rester av fyra skeppssättningar och fem domarringar från järnåldern. Det visar att området har varit betydelsefullt redan innan man uppförde kyrkan på 1100-talet.

De generella ställningstagandena i avsnitt 3. Mark- & vattenanvändning gäller även för den här orten.

4.5.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse och mångfunktionell bebyggelse

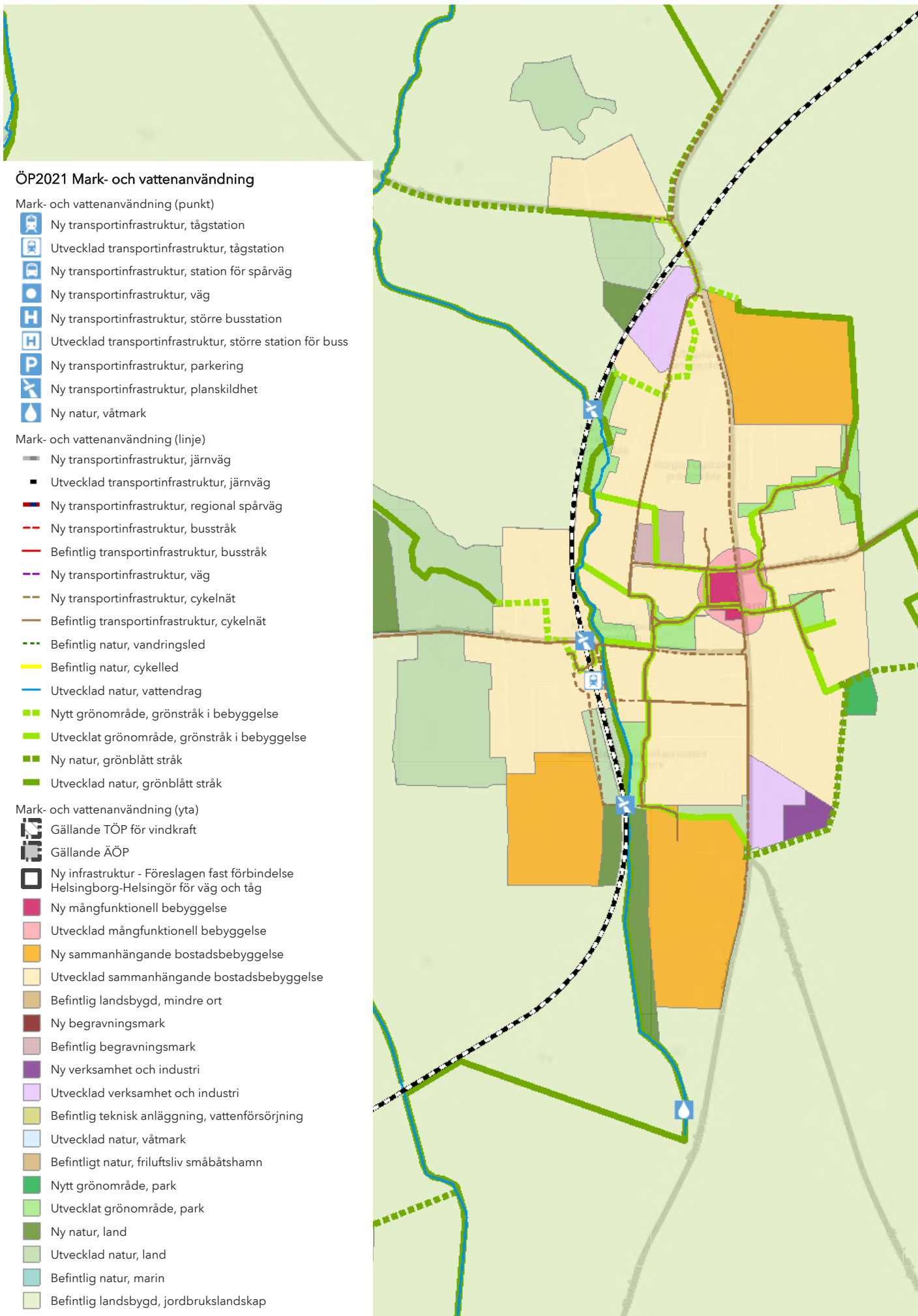
- Vi säkerställer att Mörarps kyrka har en framtoning i orten och omgivande landskap genom att kyrkans gröna inramning bevaras och att bebyggelsen i orten är låg.
- Vi utvecklar Mörarps centrum utmed Bjuvsleden. Vi förtätar centrum med fler bostäder, ger möjlighet till ny service, skapar attraktiva offentliga rum samt knyter an till viktiga gång- och cykelstråk
- Vi behåller ett grönt samband kring äldre gårdsmiljöer i Mörarps utkanter och bibehåller om möjligt kontakten mellan gårdarna och ett öppet landskapsrum eller ett grönt stråk. Vi gör det möjligt för nya användningar i befintliga gårdsbyggnader så länge de inte förvanskar kulturmiljövärdena.
- Vi utvecklar de äldre villaområdena med hänsyn till bebyggelsens kulturhistoriska värden och anpassar ny bebyggelse efter befintliga förutsättningar.

4.5.1.1 Bakgrund

Mörarp ligger på en höjdrygg som sluttar ner mot Hyllinge och Bjuv i öster. Orten möter landskapet på ett väl definierat sätt genom en låg skala och trädridåer mellan landskapet och bebyggelsen. De nya utbyggnadsområdena bygger vidare på detta och följer befintliga trädridåer, naturområden, vägstrukturer och ägo gränser. Flera av bebyggelseområdena ska lokaliseras utmed Bjuvsleden vilket bidrar till att stärka ortens historiska struktur utmed vägen. I Mörarp beräknar vi att cirka 370 bostäder kan byggas i våra utbyggnadsområden. Utöver det uppskattar vi att det finns en potential att förtäta i befintlig bebyggelse med cirka 10 bostäder. Vi bedömer att det behövs en ny förskola. Vi ska kunna tillgodose skolans framtida utveckling inom Mörarps skolas område.

I Mörarp finns det flera områden som har ett läge nära stationen. Vi har valt bort områden nordväst om orten, trots sitt stationsnära läge. Detta eftersom de riskerar att ha en negativ påverkan på ett viktigt rekreationsområde som innehåller skogsmiljöer samt ett orört landskap. Utbyggnadsområdet i nordöstra Mörarp ligger visserligen längre bort från stationen, men är istället nära flera viktiga målpunkter som invånarna kan nå till fots eller med cykel, bland annat idrottsplatsen, centrum och skolan. Området är också väl avgränsat från omgivande landskap och utgör en mindre yta jordbruksmark.

Mörarp har idag ett enhetligt homogent utbud av bostäder som främst består av friliggande villor och andra småhus. För att kunna erbjuda bostäder till fler målgrupper och skeden i livet behöver vi ett bredare



Karta 4.5 Mörarp.

bostadsutbud med fler boendeformer, exempelvis flerbostadshus.

I Mörarp finns det även några äldre gårdsmiljöer i och strax utanför samhället. Kopplingen till landskapet är viktig för att förstå gårdarnas historia och därför bör gårdarna om möjligt ha en fortsatt visuell koppling till jordbrukslandskapet. För att fortfarande förstå dem som friliggande gårdar är det viktigt att de ligger kvar i ett grönt sammanhang.

Bebyggelsen i Mörarp är småskalig och byn domineras visuellt av kyrkan som framträder i det omgivande landskapet. Ny bebyggelse kan i väl valda delar vara tätare och något högre om det inte påverkar ortens kulturmiljövärden på ett negativt sätt. Eftersom karaktären i Mörarp är småskalig är det lämpligt med bebyggelsestypologierna Gles småhusbebyggelse, Tät småhusbebyggelse och Gruppbebyggelse i Mörarp. Mer information om de olika bebyggelsestypologierna finns i avsnitt 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse och Mångfunktionell bebyggelse.

Innan vi kan påbörja en utbyggnad av Mörarp krävs det en VA-utredning och förmodligen även investeringar i VA-nätet

4.5.2 Verksamheter

Mörarp ligger i östra delen av kommunen och gränsar i omlandet till både Bjuv och Åstorp. Orten utgörs till stor del av bostadsbebyggelse, men det finns två områden för verksamheter i norra respektive södra delen av orten. I övrigt finns det flera större företag i det omgivande jordbrukslandskapet. Att kunna erbjuda områden för småindustri är en förutsättning för att ha ett brett näringsliv och också något som kan ha positiv inverkan på ortens utveckling. Orten har koppling med tåg till Helsingborg och på lite längre avstånd finns motorvägarna E4/E6.

4.5.3 Transportinfrastruktur

- Behovet av en planskild korsning mellan Skånebanan och Rosenlundsvägen i Mörarp ska beaktas.

4.5.3.1 Bakgrund

Det finns separata gång- och cykelvägar i vissa delar av Mörarp, men det saknas också kopplingar för att få ett helt sammanhängande nät. Vi behöver förtydliga och höja trafiksäkerheten i vissa gång- och cykelstråk samt vidare definiera och utveckla ett huvudgångnät. Vi föreslår nya gång- och cykelkopplingar inom Mörarp och pekar ut flera stråk som har regional betydelse.

Skånebanan passerar Mörarp som har en tågstation, och turtätheten mellan Helsingborg och Hässleholm är cirka 30 minuter i högtrafik. På sikt kommer Skånebanan att utvecklas för att öka kapaciteten och vi behöver beakta tillräckliga ytor och avstånd för detta när Mörarp utvecklas. Det finns ingen busstrafik till och från orten.

Det finns en plankorsning mellan Skånebanan och Rosenlundsvägen i Mörarp och i den omgivande miljön är det trånga förhållanden. Det behöver finnas en planskild korsning och alternativa placeringar för en sådan behöver utredas med hänsyn till befintlig bebyggelse, vägstruktur samt lokala vattendrag. Våra utbyggnadsområden i Mörarp medför inget behov av att göra större utbyggnader av vägar förutom de lokalgator som leder till utbyggnadsområdena.

I anslutning till stationen behöver det finnas möjlighet för en yteffektiv pendlarparkering för cykel och bil. Vi behöver beakta behovet av ytor för pendlarparkering för bil samt säkra, trygga och väderskyddade parkeringar för cykel. Det behövs även säkra och väderskyddade cykelparkeringar vid Mörarps centrum.

Trafikverket är väghållare för Bjuvsleden, Benarpsvägen, Rosenlundsvägen och Mörshögsvägen. Det innebär att förslag på förändringar längs dessa vägar måste prioriteras och avvägas mot andra intressen och beslutas av Trafikverket.

4.5.4 Grönstruktur

Mörarp ligger på båda sidor om Skånebanan, omgiven av jordbruksmark. I den västra delen av orten finns det god tillgång till natur tack vare två skogsdungar på båda sidor om Rosenlundsvägen och ekdungen vid idrottsplatsen. Vi behöver skydda de här skogsdungarna från avverkning och göra säkra kopplingar mellan dem. Det är däremot ont om parker på den här sidan om järnvägen. I östra Mörarp är fallet det omvända - här finns det en god närhet till närpark, med undantag från de sydöstra delarna där vi har en ny park i översiktsplanen. Parkerna hänger ihop genom ett system av gröna gång- och cykelstråk. I den östra delen finns det få större naturområden på nära håll och man är hänvisad till att gå på vägar för att promenera. Orten saknar idag en områdespark, vilket vi bör ha som mål för en ort av Mörarps storlek.

En knapp kilometer väster om Mörarp rinner Lydestabäcken genom Rosenlunds ekhagar. Området har höga naturvärden och vi bör därför utveckla det. Förbättrade gröna stråk skulle underlätta möjligheterna för människor att röra sig i jordbrukslandskapet kring Mörarp.

4.5.5 Berättelser och minnen

I den tidiga dialogen inför ÖP 2021 våren 2019 frågade vi efter människors berättelser och minnen som ett underlag att väga mot andra intressen när vi utvecklar orterna. Det finns en stolthet över Mörarp och det märks att de personer som medverkade värnar dess historia. De flesta berättelserna och minnena handlar om olika fysiska platser, marknaden, Kägelbanan, kullen med dess linbana och Hjortshögs backe. Många pratar om olika fritidsaktiviteter som grillning eller kyrkans aktiviteter som har stor betydelse för gemenskapen i byn. Nästan lika många delar med sig minnen som handlar om sammanhållning och gemenskap samt föreningslivet med Mörarps IF, Scouterna, Kyrkan och Byalaget. Många minnen är förknippade med att man flyttade och köpte sitt hus i Mörarp.

4.5.6 Barnets perspektiv

Barn i Mörarps skola åk 5 har beskrivit sin ort på uppdrag av Helsingborgs stad. De tycker att det bästa med Mörarp är att det är nära till allt, affär, skola, kompisar, helt enkelt det mesta. Det finns platser att vara på med sina vänner, lekplatser och fotbollsplaner. Naturen och skogen är också bra, liksom pizzeriorna. Det barnen saknar främst i Mörarp är olika slags aktiviteter och lek, till exempel en skatepark, badhus, mountainbikebana, större trampolin, lekplatser och linbana. Det behöver också finnas mer service som affär, vårdcentral, ett litet mysigt café samt fler ställen att hänga på. Barnen har även tagit fram specifikt medskick för platsen Sydöstra Mörarp som ska vägas mot andra intressen i kommande planering, se vägledning i kartan för platsen. I avsnitt 8 Dialog kan du läsa övriga synpunkter från våra dialoger.

4.6. Påarp

Påarps kulturhistoria är främst kopplad till den närliggande kyrkbyn Välluvs roll och stationsortens utveckling under sent 1800-tal samt 1900-tal. Ortnamnet stavades Poerup 1524 och kommer av mansnamnet Pa (påfågel) och torp/ nybygge. Kyrkbyn hade en central funktion i socknen och var en vägknut för vägar mellan Råå och Mörarp samt mellan Vasatorp och Kropp mot Mörarp. Påarps bondby låg ursprungligen nordost om Välluvs kyrkby och kan spåras till 1500-talet. Innan man anlade stationen bestod byn bara av enstaka gårdar.

Landskapet runt tätorten har historiskt sett främst präglats av betesmarker och våtmarken Tjuvamossen. Allt eftersom Helsingborg växte under 1800-talet fick närområden som Påarp en allt större betydelse för att försörja staden med livsmedel. Järnvägen mellan Helsingborg - Hässleholm invigdes 1875 och blev startskottet för stationssamhällets framväxt. Kring stationen byggdes det bostäder, verksamheter och industrier som tegelbruk, bryggeri, mejeri, bageri, stolfabrik, mattfabrik och snörmakeri. I orten har det även funnits ett fattighus, epidemisjukhus och renhållningsverk. Invånarna har kunnat roa sig på folkets hus och Haga dansbana som hade guldfiskdammar och basarer inklusive eget tågstopp i Flybjärs skog. Järnvägen var även en god förutsättning för framväxten av trädgårdsnäringen i området. Odling av grönsaker, sockerbetor och jordgubbar har satt sina avtryck i landskapet liksom trädgårdsmästerier, växthus och handelsträdgårdar.

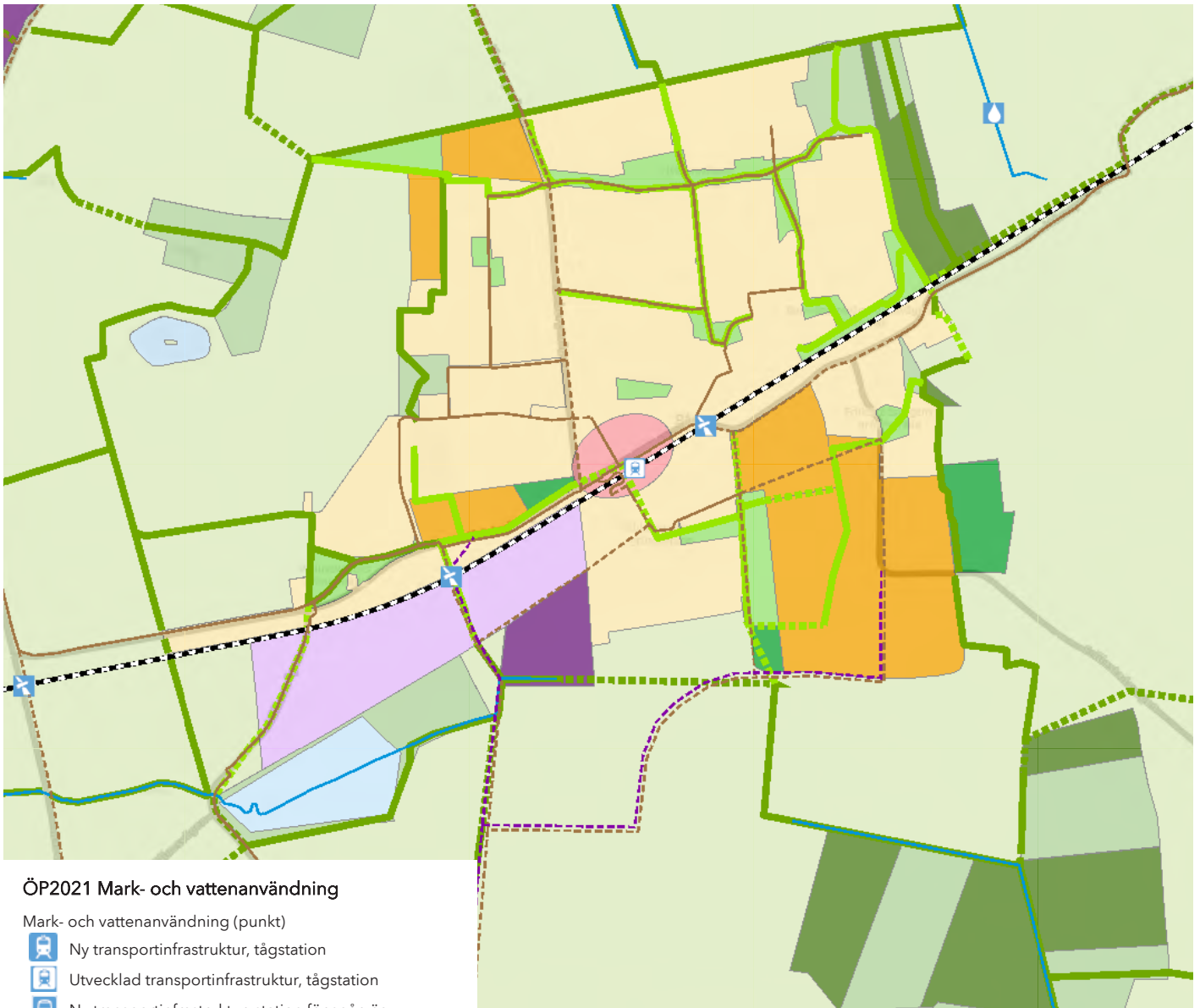
De generella ställningstagandena i avsnitt 3. Mark- & vattenanvändning gäller även för den här orten.

4.6.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse och mångfunktionell bebyggelse

- Vi utvecklar Påarp med tydliga gränser mot jordbrukslandskapet och bevarar det öppna landskapsrummet mellan Påarps tätort och gårdar och annan friliggande bebyggelse för att stärka ortens lantliga karaktär. Nybyggnad på oexploaterade fastigheter i Påarps ytterkanter ska hanteras genom detaljplan.
- Vi värnar växthusnäringen och låter den utgöra en del av jordbrukslandskapet. Vi undviker om möjligt att låta orten expandera med bostadsbebyggelse utanför växthusen.
- Vi behåller ett grönt samband kring äldre gårdsmiljöer i Påarps utkanter och bibehåller om möjligt kontakten mellan orten och ett öppet landskapsrum eller ett grönt stråk. Vi gör det möjligt för nya användningar i befintliga gårdsbyggnader så länge de inte förvanskar kulturmiljövärdena.
- Det är möjligt att pröva en tätare och ibland högre bebyggelse vid centrum, i anslutning till stationen och för att kunna markera särskilda platser eller stråk. Vi bedömer alltid höjder och skala utifrån platsens förutsättningar.
- Vi minskar järnvägens barriäreffekt genom att koppla ihop områdena söder om järnvägen med resten orten genom att låta attraktiva gång-, cykel-, grön- och aktivitetsstråk fortsätta söderut.
- Vi strävar efter att sprida och lokalisera ny offentlig service som skolor, förskolor och aktiviteter till olika delar av Påarp för att ge invånarna en god tillgänglighet från bostäder i hela orten.
- I Påarp värnar vi möjligheter för att på sikt utveckla ett säkert aktivitetsstråk som förbinder lokala målpunkter och mötesplatser som idrott, kultur, rekreation, service, utbildning med mera.

4.6.1.1 Bakgrund

Påarp ligger precis öster om centralorten utmed Skånebanan. Påarp är främst utbyggt under 60- och 70-talet och består till stora delar av småhusområden som är omgivna av grönstråk. Påarp har tidigare varit koncentrerat norr om stationen. Med våra utbyggnadsområden kommer orten att expandera söder om stationen. Det 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 underlättar för de boende att resa med kollektivtrafik. I norr, väster och öster finns det tydliga gränser mellan Påarp och jordbrukslandskapet i form av trädridåer och grönområden. Istället för att bryta upp dessa och ta ett steg ut i ett annars oexploaterat landskap prioriterar vi att utveckla områden nära stationen i söder där vi har goda möjligheter att skapa en



ÖP2021 Mark- och vattenanvändning

Mark- och vattenanvändning (punkt)

- Ny transportinfrastruktur, tågstation
- Utvecklad transportinfrastruktur, tågstation
- Ny transportinfrastruktur, station för spårväg
- Ny transportinfrastruktur, väg
- Ny transportinfrastruktur, större busstation
- Utvecklad transportinfrastruktur, större station för buss
- Ny transportinfrastruktur, parkering
- Ny transportinfrastruktur, planskildhet
- Ny natur, våtmark

Mark- och vattenanvändning (linje)

- Ny transportinfrastruktur, järnväg
- Utvecklad transportinfrastruktur, järnväg
- Ny transportinfrastruktur, regional spårväg
- Ny transportinfrastruktur, busstråk
- Befintlig transportinfrastruktur, busstråk
- Ny transportinfrastruktur, väg
- Ny transportinfrastruktur, cykelnät
- Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät
- Befintlig natur, vandringsled
- Befintlig natur, cykelled
- Utvecklad natur, vattendrag
- Nytt grönområde, grönstråk i bebyggelse
- Utvecklat grönområde, grönstråk i bebyggelse
- Ny natur, grönblixt stråk
- Utvecklad natur, grönblixt stråk

Mark- och vattenanvändning (yta)

- Gällande TÖP för vindkraft
- Gällande ÄÖP
- Ny infrastruktur - Föreslagen fast förbindelse Helsingborg-Helsingör för väg och tåg
- Ny mångfunktionell bebyggelse
- Utvecklad mångfunktionell bebyggelse
- Ny sammanhängande bostadsbebyggelse
- Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse
- Befintlig landsbygd, mindre ort
- Ny begravningsmark
- Befintlig begravningsmark
- Ny verksamhet och industri
- Utvecklad verksamhet och industri
- Befintlig teknisk anläggning, vattenförsörjning
- Utvecklad natur, våtmark
- Befintligt natur, friluftsliv småbåtshamn
- Nytt grönområde, park
- Utvecklat grönområde, park
- Ny natur, land
- Utvecklad natur, land
- Befintlig natur, marin
- Befintlig landsbygd, jordbrukslandskap

Karta 4.6 Pårarp.

yteffektiv markanvändning. På några platser finns dock oexploaterade luckor, som kan bidra till att förstärka de tydliga gränserna mot landskapet om de blir bebyggda. Därför ingår även de som utbyggnadsområden.

Bebyggelsen i Påarp är främst småhusbebyggelse med 1-2 våningar. För att kunna erbjuda bostäder till fler målgrupper behöver vi bredda bostadsutbudet med fler boendeformer, exempelvis flerbostadshus.

I Påarp är det främst bebyggelsestypologierna Gles småhusbebyggelse, Tät småhusbebyggelse och Gruppbebyggelse som är lämpliga i de nya utbyggnadsområdena i Påarp. Mer information om de olika bebyggelsestypologierna finns i avsnitt 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse och Mångfunktionell bebyggelse. I Påarp beräknar vi att cirka 690 bostäder kan byggas i våra utbyggnadsområden, varav 330 av dem finns i pågående eller gällande detaljplaner. Utöver det uppskattar vi att det finns potential att förtäta i befintlig bebyggelse med cirka 20 bostäder. Vi bedömer att det behövs minst en ny förskola som vi behöver utreda i samband med kommande detaljplaner. Vi ska kunna tillgodose en framtida utveckling av skolan inom Påarps skolas område.

Påarp ligger i ett landskap som har en lång tradition av växthusodling och en stor andel av spridd bebyggelse. För att bibehålla ett attraktivt jordbrukslandskap behöver Påarp behålla tydliga gränser mot jordbrukslandskapet med en mer samlad bebyggelse. Detta gör vi genom att pröva nya inslag av bebyggelse i randzonen genom detaljplan. Vi bör även bibehålla de gröna miljöer som finns runt befintliga gårdar samt bevara jordbruksmark och grönytor mellan orten och mindre bebyggelsegrupper. På så sätt ökar vi förståelsen för landskapet, bebyggelsens och gårdarnas historia. För att inte påverka växthusnäringen negativt bör vi låta den vara en del av jordbrukslandskapet och om möjligt undvika att bygga ihop den med Påarp.

Påarp, Välluv och Bårslöv har potential för ett ökat utbyte med varandra. Det finns goda möjligheter för invånarna att cykla mellan orterna och bra möjligheter att i större utsträckning använda gemensam service, aktiviteter och mötesplatser.

För att inte Skånebanan ska bli en barriär behöver vi arbeta med att koppla ihop de båda sidorna av orten. Det gör vi exempelvis genom att förlänga viktiga gång-, cykel- och grönstråk i norra Påarp över järnvägen och koppla ihop dem med dagvattendammen i södra Påarp. En stor del av servicen och mötesplatserna i Påarp ligger i ett sammanhängande stråk runt skolan,

Medevi idrottsplats och kring centrum. Detta stråk kan med fördel fortsätta söder om stationen utmed dagvattendammen.

Det finns möjligheter i Påarp att skapa ett upplevelserikt, säkert aktivitetsstråk som förbinder mötesplatser som idrott, kultur, rekreation, service, utbildning med mera. Det skapar förutsättningar för människor att på ett enkelt sätt röra sig, mötas och vara aktiva i ett rekreativt grönt stråk med aktiviteter i närområdet. Det är positivt om stråket även kopplar samman centrala delar av orten med nya utbyggnadsområden, stationslägen eller det omgivande landskapet. En mer exakt dragning av stråket får utredas närmare i kommande planering.

Innan vi kan börja bygga ut de större utbyggnadsområdena i Bårslöv och Påarp behöver man bygga en ny nätstation. Öresundskraft utreder en lämplig placering av denna. Nätstationen ska kunna serva båda orterna. Dessutom behövs det eventuellt också en upprustning av VA-nätet i Påarp.

4.6.2 Verksamheter

Påarp är en av de orter med tågstation som ligger närmast centralorten. I orten och i dess omland finns det verksamheter som har en stark koppling till Påarps historiska utveckling med odling. Att kunna erbjuda områden för småindustri är en förutsättning för att ha ett brett näringsliv och också något som kan ha positiv inverkan på ortens utveckling. Orten har kopplingar med tåg till Helsingborg, men har också nära till motorvägarna E4/E6/E20.

I avsnitt 3.3. Verksamheter kan du läsa om utvecklingen av transportintensiva verksamheter, som berör områden väster om Påarp.

4.6.3 Transportinfrastruktur

- Behovet av planskilda korsningar för Skånebanan i Påarp ska beaktas.

4.6.3.1 Bakgrund

Påarp har ett delvis utbyggt gång- och cykelnät som är separerat från biltrafik. Vi behöver vidare definiera och utveckla ett huvudgångnät. Nya gång- och cykelkopplingar bör utvecklas inom Påarp. Påarp har en gång- och cykelbana längs Helsingborgsvägen mot Helsingborg. Vi föreslår fler gång- och cykelkopplingar med regional betydelse. I våra utbyggnadsområden behöver vi nya gång- och cykelbanor som är kopplade till det övergripande nätet.

Skånebanan passerar Påarp som har en tågstation, och turtätheten mellan Helsingborg och Hässleholm är cirka 30 minuter i högtrafik. På sikt kommer Skånebanan att utvecklas för att få en ökad kapacitet. Därför behöver vi se till att det finns tillräckliga ytor och avstånd för kommande utbyggnad av järnvägen när Påarp utvecklas. Det finns plankorsningar med Skånebanan i Påarp idag.

Vi behöver planskilda korsningar samt utreda alternativa placeringar för dessa. Det finns ingen busstrafik till och från orten. Järnvägen är en barriär för invånarna och det är viktigt att vi beaktar de framtida kopplingarna mellan norr och söder. 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.

Befintliga verksamheter i och omkring Påarp genererar godstrafik genom byn och med dagens vägnät innebär det att man måste korsa järnvägen flera gånger. För att minimera antalet passager med järnvägen i kombination med att utveckla fler bostäder i södra Påarp behöver vi en ny väg som kopplar till Gödstorpsvägen (väg 109). Den trafiken belastar då inte centrala delar av Påarp och järnvägsövergångarna. Vi behöver utreda läge och utformning av denna sträckning i kommande planering.

Vi behöver ge möjlighet att skapa yteffektiv pendlarparkering för cykel och bil i anslutning till stationen. Vi ska säkerställa att det finns ytor för pendlarparkering för bil samt säkra, trygga och väderskyddade parkeringar för cykel.

Trafikverket är väghållare för Mörarpsvägen öster om Frillestadsvägen och Frillestadsvägen. Det innebär att förslag på förändringar längs dessa vägar måste prioriteras och avvägas mot andra intressen och beslutas av Trafikverket.

4.6.4 Grönstruktur

Påarp har en väl sammanhängande grönstruktur. Gröna stråk kopplar samman områdesparken med mindre parker norr om järnvägen. Mindre naturområde finns i Flybjärskogen i nordväst. Söder om järnvägen finns det idag en park som är större än 1 hektar, om man räknar med dagvattenanläggningen vid Tegelbruksgatan. När Påarp växer söderut finns det ett behov av en ny, större park intill de planerade utbyggnadsområdena.

Väster om Påarp finns två privatägda skogsdungar, Råfsmossen och Ekebergaskogen. För att öka tillgängligheten till Ekebergaskogen vill vi att skogsdungarna knyts ihop med varandra och med

tätorten genom nya gröna stråk. Ett nytt grönt stråk norrut mot Bruces skog och Vasatorps golfbana och naturområde skulle öka tillgången av natur och rekreation i landskapet. I kombination med ett grönt stråk söderut mot Bårslöv skulle Bruces skog och Vasatorpsstråket i förlängningen kunna kopplas ihop med Råådalen. Vi vill utveckla och skydda Tjuvamosen, sydost om orten som ett naturreservat. När detta genomförs kan Påarp få ett stort naturområde inom 1000 meters gångavstånd från järnvägsstationen.

4.6.5 Berättelser och minnen

I den tidiga dialogen inför ÖP 2021 våren 2019 frågade vi efter människors berättelser och minnen som ett underlag att väga mot andra intressen när vi utvecklar orterna. Många berättelser och minnen är kopplade till olika fysiska platser som har haft betydelse för Påarpsborna. Byafesterna på före detta Folkets hus nämns ofta och många beklagar att huset såldes. Även idrottsplatsen Medevi, den gamla dansbanan i Hagaparken samt Kullarna återkommer bland minnena. De boende berättar mycket om traditioner och firande, liksom fritidsaktiviteter. Valborg vid kullarna med scouterna och körsången och Midsommarfirande på Medevi är populära aktiviteter som har en särskild plats i folks minnen. De boende efterfrågade särskilt ett lättillgängligt material kring Påarps kulturhistoria.

4.6.6 Barnets perspektiv

Barn i Påarps skola åk 4 har beskrivit sin ort på uppdrag av Helsingborgs stad. De tycker att det bästa med Påarp är att det finns gott om aktiviteter och lek, många lekplatser och andra ställen att vara på. Det finns en fotbollsplan med konstgräs, ett utegym och flera föreningar. Det är nära till kompisar, skolan och lekplatsen. Det finns gott om service som affär, skola och vårdcentral. Det barnen saknar i Påarp är andra slags aktiviteter och lek, till exempel en skejtpark eller kickbike-ramp, en plan med innebandymål, hinderbana, klätterrägg och fler fritidsaktiviteter. Det är viktigt att det finns gång- och cykelbana och övergångsställen på vägen till skolan. Barnen har även tagit fram specifikt medskick för platserna Norra Påarp och Nordvästra Påarp som ska vägas mot andra intressen i kommande planering, se vägledning i kartan för platserna. I avsnitt 8 Dialog kan du läsa övriga synpunkter från våra dialoger.

4.7. Bårslöv

Bårslöv ligger lantligt och omges av jordbruksmark och domineras av den medeltida kyrkan som blev helt omdanad under 1800-talet. Människor har bott i trakten sedan länge. Orten nämns i urkunder från 1200-talet. Ortsnamn som slutar på -löv kommer från förkristen tid och betecknar jord som har gått i arv, med koppling till det fornsvenska mansnamnet Bare. Orten är rik på fornlämningar och det finns flera bronsåldershögar som visar på en lång kontinuitet av bosättningar. I mitten av 1700-talet var Bårslöv en av de större byarna i närheten av Helsingborg. Bönderna odlade mark som omslöt den gamla kyrkbyn i tre väderstreck, och i öster låg den vidsträckt fäladen med deras ängs- och betesmarker. Bårslöv förändrades kraftigt under 1800-talet i samband med att Bårslövs kyrkby skiftades. Många gårdar flyttades ut och byborna odlade upp heden öster om byn.

Samhället karakteriseras av en uppdelning mellan kyrkbyn och det nyare villasamhället med dess centrum. Den äldre delen av Bårslöv, kyrkbyn, består av en blandad, småskalig bebyggelse med nästan uteslutande enfamiljshus. Det finns några äldre bondgårdar, en del sekelskifteshus från 1800-1900 men de allra flesta villorna är uppförda från 1930-talet och framåt. Kyrkbyns utbredning är ungefär densamma idag som den var på 1700-talet. Bårslöv kom att växa rejält från 1950-talet, då man började bebygga området strax väster om kyrkbyn med seriebyggda enfamiljshus. I mitten av sextioalet tillkom det några kvarter med flerfamiljshus i två våningar vid ett litet nyanlagt centrum. Trots den storskaliga utbyggnaden under andra halvan av 1900-talet finns det mycket bevarade kulturelement i form av träd och stenmurar som visar var gamla odlings- och ägo gränser har gått.

De generella ställningstagandena i avsnitt 3. Mark- & vattenanvändning gäller även för den här orten.

4.7.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse och mångfunktionell bebyggelse

- Vi utvecklar västra Bårslöv med hänsyn till dess modernistiska struktur genom att förstärka befintliga gröna stråk, förtydliga kopplingen mellan de olika enklaverna och genom att utveckla den centrala parken som en mötesplats.
- Vi utvecklar kyrkbyn i öster genom att bibehålla en låg skala och en stor andel bebyggelse som är knuten till vägen.
- Vi behåller ett grönt samband kring äldre gårdsmiljöer i Bårslövs utkanter och bibehåller om möjligt kontakten mellan gårdarna och ett öppet landskapsrum eller ett grönt stråk. Vi gör det möjligt för nya användningar i befintliga gårdsbyggnader så länge de inte förvanskar kulturmiljövärdena.
- Vi säkerställer att Bårslövs kyrka har en egen framtoning i det omgivande landskapet genom att bevara kyrkans gröna inramning och genom att bebyggelsen i anslutning till kyrkan är låg.
- Vi utvecklar befintligt centrum med nya bostäder, arbetsplatser, service och skapar attraktiva offentliga rum. Vid omvandlingen bör bebyggelsen bidra till att förstärka befintliga stråk för gång, cykel och kollektivtrafik. För att skapa en mer stadsmässig miljö ska vi vända bebyggelsen mot busshållplatsen och Nyvångsvägen.
- Det är möjligt att pröva en tätare och ibland högre bebyggelse vid centrum och för att kunna markera särskilda platser eller stråk. Vi bedömer alltid höjder och skala utifrån platsens förutsättningar.
- Vi behåller det öppna landskapsrummet mellan Bårslöv och Välluv och arbetar för att stärka orternas egna karaktärer.

4.7.1.1 Bakgrund

Vi har prioriterat utbyggnad i Bårslöv till kollektivtrafiknära lägen och på mark som redan är tagen i anspråk. Vi har valt bort en utbyggnad i södra Bårslöv då det är en lågpunkt med risk för översvämningar men även eftersom vi bedömer att en exploatering kan ha en negativ påverkan på viktiga siktlinjer mellan Bårslövs kyrka och det omgivande landskapet.

Bårslöv består främst av två olika bebyggelsestrukturer. Bebyggelsen i den västra delen är till stora delar byggd under 60- och 70-talet, medan den östra delen består av den äldre kyrkbyn. Bårslövs västra del består av avskilda områden som ligger runt en stor central områdespark. Områdena är avgränsade av gröna stråk som gör att invånarna enkelt kan ta sig ut i den stora parken utan att behöva korsa större vägar. På vissa ställen är det en tydlig koppling mellan områdena som med fördel



ÖP2021 Mark- och vattenanvändning

Mark- och vattenanvändning (punkt)

- Ny transportinfrastruktur, tågstation
- Utvecklad transportinfrastruktur, tågstation
- Ny transportinfrastruktur, station för spårväg
- Ny transportinfrastruktur, väg
- Ny transportinfrastruktur, större busstation
- Utvecklad transportinfrastruktur, större station för buss
- Ny transportinfrastruktur, parkering
- Ny transportinfrastruktur, planskildhet
- Ny natur, våtmark

Mark- och vattenanvändning (linje)

- Ny transportinfrastruktur, järnväg
- Utvecklad transportinfrastruktur, järnväg
- Ny transportinfrastruktur, regional spårväg
- Ny transportinfrastruktur, busstråk
- Befintlig transportinfrastruktur, busstråk
- Ny transportinfrastruktur, väg
- Ny transportinfrastruktur, cykelnät
- Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät
- Befintlig natur, vandringsled
- Befintlig natur, cykelled
- Utvecklad natur, vattendrag
- Nytt grönområde, grönstråk i bebyggelse
- Utvecklat grönområde, grönstråk i bebyggelse
- Ny natur, grönblått stråk
- Utvecklad natur, grönblått stråk

Mark- och vattenanvändning (yta)

- Gällande TÖP för vindkraft
- Gällande ÄÖP
- Ny infrastruktur - Föreslagen fast förbindelse Helsingborg-Helsingör för väg och tåg
- Ny mångfunktionell bebyggelse
- Utvecklad mångfunktionell bebyggelse
- Ny sammanhängande bostadsbebyggelse
- Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse
- Befintlig landsbygd, mindre ort
- Ny begravningsmark
- Befintlig begravningsmark
- Ny verksamhet och industri
- Utvecklad verksamhet och industri
- Befintlig teknisk anläggning, vattenförsörjning
- Utvecklad natur, våtmark
- Befintlig natur, friluftsliv småbåtshamn
- Nytt grönområde, park
- Utvecklat grönområde, park
- Ny natur, land
- Utvecklad natur, land
- Befintlig natur, marin
- Befintlig landsbygd, jordbrukslandskap

Karta 4.7 Bårslöv.

kan förtydligas. Även Bårslövs centrum är idag en egen enklav. För att stärka underlaget för service och skapa en attraktivare miljö förtydligar vi viktiga stråk från närliggande områden genom att markera dem med ny bebyggelse. I centrum skapar vi nya offentliga rum och förtätar med såväl bostäder som service, mötesplatser och icke störande verksamheter. Stora delar av de idag obebyggda områdena öster om Nyvångsvägen ligger i direkt anslutning till centrum och busstationen. Därför prioriterar vi en utveckling av orten österut. På så sätt har de nya bostäderna god tillgång till kollektivtrafik och service.

I Bårslövs östra del bör utvecklingen ske med hänsyn till den historiska karaktären. För att bibehålla karaktären bör nya inslag av bebyggelse vända sig mot huvudgatorna Ekebyvägen, Fjärestadsvägen och Bårslövsvägen. Bårslövs kyrka är ett viktigt värde för såväl ortens karaktär som för det omgivande landskapet. Därför bör ny bebyggelse i kyrkbyn vara låg. Vi undviker att bygga på ytorna väster om kyrkan för att inte påverka kyrkans framtoning i landskapet. På så vis bibehåller vi kyrkans synlighet från slutningarna ned mot Råådalen. Vi behöver även ytorna för att hantera dagvatten från västra Bårslöv.

I Bårslöv föreslår vi en utbyggnad med Gles småhusbebyggelse, Tät småhusbebyggelse eller Gruppbebyggelse. I östra Bårslöv är även gles småhusbebyggelse lämplig. Mer information om de olika bebyggelsetypologierna finns under 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse och Mångfunktionell bebyggelse. I Bårslöv beräknar vi att cirka 200 bostäder kan byggas i de föreslagna utbyggnadsområdena. Utöver det uppskattar vi att det finns en potential att förtäta i befintlig bebyggelse med cirka 10 bostäder.

Innan vi kan påbörja en utbyggnad av de större utbyggnadsområdena i Bårslöv och Påarp behöver man bygga en ny nätstation. Öresundskraft utreder en lämplig placering av denna. Nätstationen ska kunna serva båda orterna. Innan en utbyggnad kan ske behöver vi även anlägga den föreslagna dagvattendammen i södra Bårslöv.

4.7.2 Verksamheter

Bårslöv har idag en variation av verksamhetstyper och flera är inriktade på service till orten så som bensinstation, pizzeria och frisör med mera. Orten är sammankopplad med Helsingborg genom regionbuss, men ligger också nära motorvägarna E4/E6/E20.

4.7.3 Transportinfrastruktur

I Bårslöv finns det ett separat gång- och cykelnät i samhället som är fritt från biltrafik. Gång- och cykelnätet knyter an till hållplatserna vid bussgatan som går igenom ortens grönområde och passerar bostäder och skola. Vi behöver vidare definiera och utveckla ett huvudgångsnät. Vi ska bygga ut gång- och cykelnätet till våra utbyggnadsområden och koppla dessa till busshållplatserna. Vi behöver beakta de oskyddade trafikanternas behov av säkra passager till hållplatserna.

Det finns separata cykelvägar mot Påarp samt längs Rausvägen mot Råå. Vi behöver utveckla fler cykelkopplingar av regional betydelse med koppling till Bårslöv.

Regionbusslinje 297 som går mellan Ekeby och Helsingborg trafikerar Bårslöv. Vissa avgångar går vidare till Ekeby och några startar och slutar vid hållplatsen Gamla nyckeln i sydöstra Bårslöv. Vissa turer går direkt på motorvägen till Ramlösa station och ger invånarna snabba kopplingar till tågen. Busslinjen har en bra täckning av Bårslöv. För att stödja utbyggnad i kollektivtrafiknära lägen samt Bårslövs centrum är ett par hållplatser viktiga att utveckla som tydliga noder för stadsutveckling.

Vårt förslag till utbyggnad av Bårslöv medför inget behov av större vägutbyggnader mer än de lokalgator som leder till utbyggnadsområdena.

Vi behöver utveckla attraktiva, säkra, trygga och väderskyddade cykelparkeringar vid busshållplatserna. Det finns en lämplig plats för pendlarparkering vid Snödroppegatans hållplats. I norra delen av Bårslöv finns det en parkering för dem som samåker. Vi behöver utreda om det finns möjlighet att utveckla denna parkering till pendlarparkering för regionbussen.

4.7.4 Grönstruktur

Bårslöv ligger omgiven av åkermark. De boende har en god tillgång på parker, men en låg tillgång på natur. I den centrala delen av orten ligger det en områdespark som sträcker sig in mellan bebyggelsen. I översiktsplanen finns det en ny närpark i ortens östra delar som vi behöver skapa när vi bygger ut orten på åkermarken österut. I sydöstra Bårslöv, runt kyrkan, finns det ingen tillgång till park och det saknas även gröningar. edan tätorten har ett väl utvecklat system av gröna stråk är det desto svårare att ta sig ut i det omgivande landskapet. Det finns skyddsplanteringar i form av täta vegetationsridåer som kantar tätorten längs tre sidor och som kan utvecklas till promenadstråk, dock i delvis bullerutsatt miljö. Närmaste större naturområde är Råådalen i söder, vilket för de flesta boende i orten

ligger längre bort än 1000 meter. I den norra delen av orten finns det möjligheter att istället utveckla ett grönstråk till Tjuvamossen som vi vill utveckla och skydda. De gröna stråken inne i, och i utkanten av Bårslöv är viktiga kopplingar som vi därför inte bör förtäta.

Medan tätorten har ett väl utvecklat system av gröna stråk är det desto svårare att ta sig ut i det omgivande landskapet. Det finns skyddsplanteringar i form av täta vegetationsridåer som kantar tätorten längs tre sidor och som kan utvecklas till promenadstråk, dock i delvis bullerutsatt miljö. Närmaste större naturområde är Råådalen i söder, vilket för de flesta boende i orten ligger längre bort än 1000 meter. I den norra delen av orten finns det möjligheter att istället utveckla ett grönstråk till Tjuvamossen som vi vill utveckla och skydda. De gröna stråken inne i, och i utkanten av Bårslöv är viktiga kopplingar som vi därför inte bör förtäta.

4.7.5 Berättelser och minnen

I den tidiga dialogen av ÖP 2021 hade vi dialog i våra sju stationsorter. Därför kan vi inte redovisa berättelser och minnen från boende i Bårslöv.

4.7.6 Barnets perspektiv

Barn i Bårslövs skola åk 3 har beskrivit sin ort på uppdrag av Helsingborgs stad. Barnen tycker att det bästa med Bårslöv är att det finns många gott om plats för aktiviteter och lek med flera lekplatser som ligger nära, t.ex. spindellekan och multiarenan. Det finns många grönområden och mycket natur. Det finns en affär och en pizzeria, en bra skola och skolgård. Det barnen saknar i Bårslöv är aktiviteter och lek som fler och större lekplatser även för äldre barn. Det vore roligt med andra slags aktiviteter som inte redan finns, t.ex. en pool, en fritidsgård eller ett aktivitetsställe och en plats för skejt och kickbike. Det saknas även en större, ordentlig affär. Barnen har även tagit fram specifikt medskick för platserna Östra Bårslöv samt Bårslövs centrum som ska vägas mot andra intressen i kommande planering, se vägledning i kartan för platserna. I avsnitt 8 Dialog kan du läsa övriga synpunkter från våra dialoger.

4.8. Vallåkra

Tegel och keramik har varit viktiga i trakten, liksom den årliga bilträffen som har ägt rum sedan 1980-talet. Vallåkra är en få rika fyndplatser med dinosauriespår i norra Europa. Under 1970-talet hittade man ett dinosauriespår som är cirka 200 miljoner år gammalt. Under medeltiden bestod Vallåkra av två byar i två socknar på båda sidor om Råån, Norra Vallåkra i Fjärestads socken och Södra Vallåkra i Kvistofta socken. Det finns en koncentration av fornlämningar som bronsåldershögar i dalgången, vilket vittnar om att den har lotsat förhistoriska bosättare från kusten till inlandet. Borgen, är en naturlig, bearbetad försvarsanläggning, fornborg, från järnåldern som man anlade för att skydda Rååns övre lopp. Vallåkra har ett strategiskt läge i vägkorset mellan vägarna mot Landskrona/Mörarp och Kvistofta. Det gamla vadstället ersattes av en träbro som fanns kvar när Linné stannade till i orten 1749 på sin färd till Helsingborg. I korsningen mellan Mörarpsvägen och vägen till Kvistofta finns fortfarande den skjutsstation som uppfördes vid 1700-talets slut där man kunde byta till utvilade hästar.

Wallåkra Lerkärlsfabrik (senare Stenkärlsfabrik) startar 1864 ungefär samtidigt som man invigde järnvägen Helsingborg - Billeberga. Byns äldsta bebyggelse, små enfamiljshus i tegel, är knuten till järnvägen. De boende hade vid sekelskiftet 1900 tillgång till lerkärlsfabrik, kvarn, mejeri, tegelbruk och lantmannaaffär. Många bybor var hantverkare, i byn fanns det bagare, gästgivare, mjölnare, murare, sadelmakare, skomakare, skraddare, slaktare, toffelmakare, trädgårdsmästare, tunnbindare och vagnmakare. Vallåkraborna var engagerade i ett rikt föreningsliv som bestod av en dansbana, mejeriförening, uppköpsförening, handelsförening, arbetarförening, skytteförening, idrottsförening med mera. Samhället utökades med frivillig brandkår, kommunhus och ett ålderdomshem.

De generella ställningstagandena i avsnitt 3. Mark- & vattenanvändning gäller även för den här orten.

4.8.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse och mångfunktionell bebyggelse

- Vi utvecklar Vallåkra genom att stärka dess småskaliga karaktär med bebyggelse som är knuten till vägen samt lyfter fram historiskt viktiga platser och stråk som Vallåkra stenkärlsfabrik, Vallåkra fornborg, bron och vadstället samt herrgårdslandskapet.
- Vi utvecklar Vallåkra med tydliga gränser mot jordbrukslandskapet och bevarar Råådalens gröna sluttningar. Vi bevarar luckor mellan gårdar och sammanhållen bostadsbebyggelse för att stärka ortens lantliga karaktär.

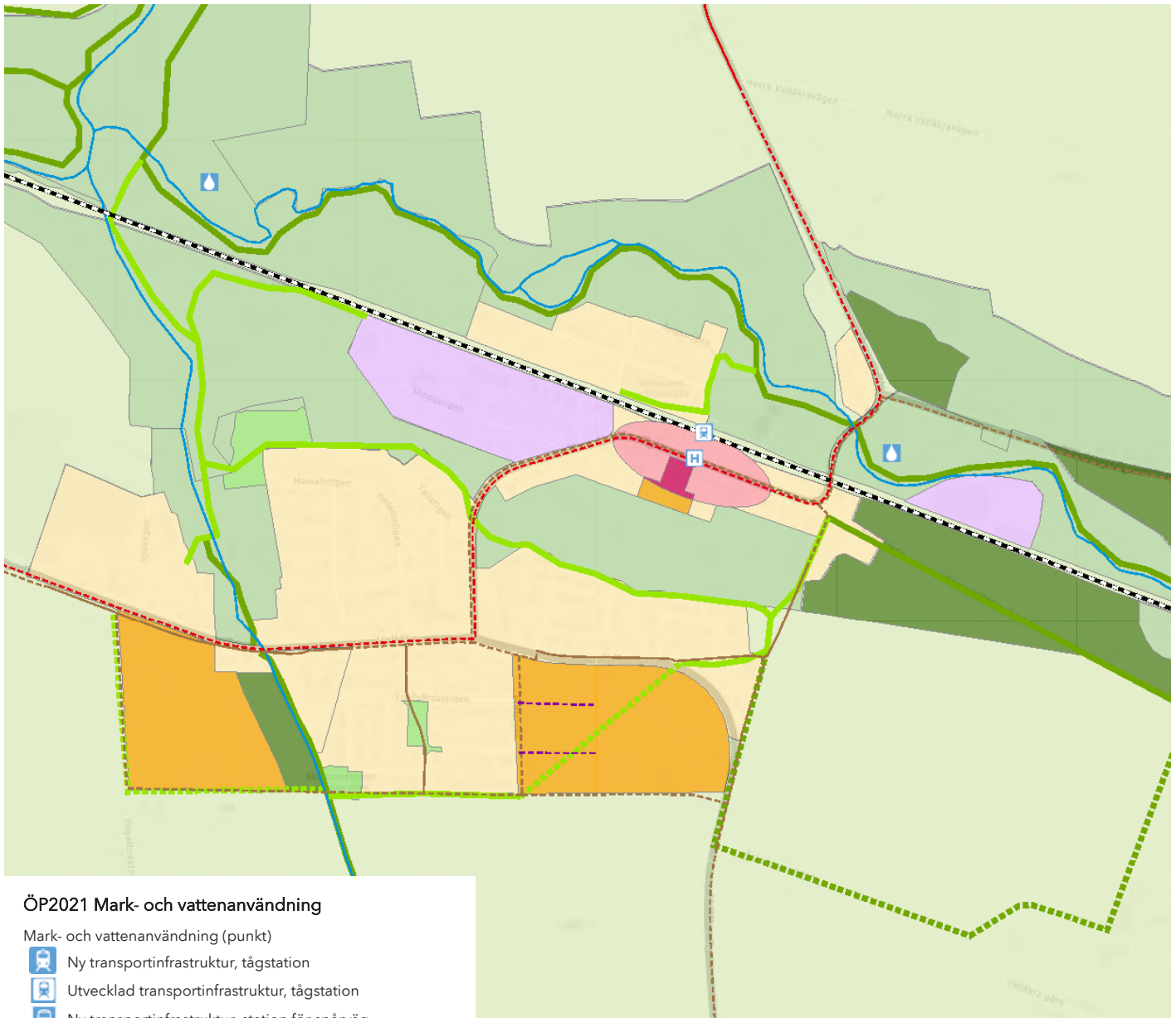
4.8.1.1 Bakgrund

Vallåkra karaktäriseras av småskalighet och historiska lager samt av Råådalens sluttningar. Råådalen har höga natur- och kulturmiljövärden som både är riksintresse och viktiga för kommunen, till exempel det kuperade landskapet, fornlämningar och landskapsbilden. Detta sätter ramar för Vallåkras utvecklingsmöjligheter, framför allt i själva dalgången och dess kanter. Vi har prioriterat utbyggnadsområdena i Vallåkra utifrån Råådalens höga värden. Därför har vi lokaliserat nya områden så nära stationen som möjligt ovanför Råådalens södra sluttning. Övriga ytor är luckor i befintlig bebyggelse eller ligger nära stationen och ska knytas ihop med befintlig bebyggelse för att skapa en sammanhängande bebyggelsestruktur där ytan används på ett effektivt sätt. I övrigt saknar vi ytor som ligger nära stationen och som inte innebär stora ingrepp på landskapet eller naturmiljöer, vilka skyddas av en rad olika riksintressen och statliga skydd.

Vallåkra består idag av en övre och en nedre del som skiljs åt av en brant sluttning med betesmark och grönska. Motsvarande sluttning finns på båda sidor om dalgången. Även på den norra sidan finns det motsvarande gröna mellanrum mellan mindre grupper av bebyggelse ovanför dalgången och centrum i Vallåkra. Vi undviker att bygga i dessa gröna band och bevarar dem som grönstråk eftersom de är viktiga för landskapsbilden och karaktären i Vallåkra.

Den småskaliga bebyggelsen med dess inslag av äldre verksamhetsbyggnader är också betydelsefull för Vallåkra och ger orten dess karaktär. När vi utvecklar Vallåkra gör vi det därför i en låg skala som främst består av bebyggelsestrukturerna Gles småhusbebyggelse och Tät småhusbebyggelse. Mer information om de olika bebyggelsestrukturerna finns i avsnitt 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse och Mångfunktionell bebyggelse. Vid centrum bör bebyggelsen vara tätare men ändå förhållandevis låg så att nivåskillnaderna i Råådalens landskap ska fortsätta att framträda. Vi lokaliserar bebyggelse med entréer nära Norra Vallåkravägen för att säkerställa att vi bibehåller befintliga strukturer med en stor andel väganknuten bebyggelse. I Vallåkra beräknar vi att cirka 90 bostäder kan byggas i våra utbyggnadsområden, varav 15 av dem finns i pågående detaljplaner. Utöver det kan det tillkomma några enstaka bostäder genom att förtäta i befintlig bebyggelse. Vi bedömer att det behövs en ny förskola. Vi ska kunna tillgodose en framtida utveckling av skolan inom Vallåkraskolans område eller i intilliggande område för ny sammanhängande bostadsbebyggelse.

Spillvattennätet i Vallåkra består av kombinerade ledningar och vi kan behöva göra åtgärder innan vi kan påbörja en utbyggnad.



ÖP2021 Mark- och vattenanvändning

Mark- och vattenanvändning (punkt)

- Ny transportinfrastruktur, tågstation
- Utvecklad transportinfrastruktur, tågstation
- Ny transportinfrastruktur, station för spårväg
- Ny transportinfrastruktur, väg
- Ny transportinfrastruktur, större busstation
- Utvecklad transportinfrastruktur, större station för buss
- Ny transportinfrastruktur, parkering
- Ny transportinfrastruktur, planskildhet
- Ny natur, våtmark

Mark- och vattenanvändning (linje)

- Ny transportinfrastruktur, järnväg
- Utvecklad transportinfrastruktur, järnväg
- Ny transportinfrastruktur, regional spårväg
- Ny transportinfrastruktur, busstråk
- Befintlig transportinfrastruktur, busstråk
- Ny transportinfrastruktur, väg
- Ny transportinfrastruktur, cykelnät
- Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät
- Befintlig natur, vandringsled
- Befintlig natur, cykelled
- Utvecklad natur, vattendrag
- Nytt grönområde, grönstråk i bebyggelse
- Utvecklat grönområde, grönstråk i bebyggelse
- Ny natur, grönblixt stråk
- Utvecklad natur, grönblixt stråk

Mark- och vattenanvändning (yta)

- Gällande TÖP för vindkraft
- Gällande ÄÖP
- Ny infrastruktur - Föreslagen fast förbindelse Helsingborg-Helsingör för väg och tåg
- Ny mångfunktionell bebyggelse
- Utvecklad mångfunktionell bebyggelse
- Ny sammanhängande bostadsbebyggelse
- Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse
- Befintlig landsbygd, mindre ort
- Ny begravningsmark
- Befintlig begravningsmark
- Ny verksamhet och industri
- Utvecklad verksamhet och industri
- Befintlig teknisk anläggning, vattenförsörjning
- Utvecklad natur, våtmark
- Befintligt natur, friluftsliv småbåtshamn
- Nytt grönområde, park
- Utvecklat grönområde, park
- Ny natur, land
- Utvecklad natur, land
- Befintlig natur, marin
- Befintlig landsbygd, jordbrukslandskap

Karta 4.8 Vallåkra.

4.8.2 Verksamheter

I Vallåkra finns några få större företag. I anslutning till Enoch Thulins flygplats, söder om kommungränsen, finns även ett kluster av företag. Förutom verksamheterna finns det besöksmål som Vallåkra Stenkärtsfabrik och Tomatens hus som är målpunkter för besökare även utanför kommunen. Besöksverksamheterna tillsammans med den vackra miljön i Råådalen, Skåneleden och en vacker industriarkitektur i Råådalen är viktiga byggstenar för utvecklingen av näringslivet i framtiden. Orten har kopplingar till Helsingborg med både buss och tåg, men har ett längre avstånd till motorvägarna E4/E6/E20.

4.8.3 Transportinfrastruktur

Vallåkra har ett utbyggt gångnät, medan cyklister till stor del hänvisas till bilvägar. Vi behöver vidare definiera och utveckla ett huvudgångnät samt utveckla flera gång- och framför allt cykelkopplingar inom Vallåkra.

Vallåkravägen, Ryavägen och Norra Vallåkravägen är viktiga stråk för fotgängare och cyklister, där vi ytterligare bör förbättra deras framkomlighet och trafiksäkerhet. Vi föreslår fler gång- och cykelkopplingar av regional betydelse på lång sikt, exempelvis till Landskrona, Helsingborg och Tågarp. I våra utbyggnadsområden behöver vi utveckla nya gång- och cykelkopplingar till det övergripande nätet.

Pågatågen trafikerar Rååbanan med avgångar en gång i timmen. På sikt finns det planer på 30-minuterstrafik. Man behöver utveckla ett robustare tågssystem, vilket bland annat kan kräva dubbla plattformar i både Vallåkra och Gantofta. Trafikverket planerar bygga ytterligare en plattform i Gantofta år 2023. Det behövs bra plattformsförbindelser för att vi ska undvika att människor springer över spåren. Man kan använda befintliga plankorsningar men kan också behöva utreda om det finns behov av planskilda förbindelser.

Busslinje 209 knyter ihop landsbygden och Gantofta med Vallåkra mot Helsingborg. Man bör utreda en busslinje mot Landskrona.

Den föreslagna utbyggnaden av Vallåkra medför inget behov av större vägutbyggnader förutom de lokalgator som leder till utbyggnadsområdena.

Man behöver säkerställa ytor för effektiv pendlarparkering för bil samt säkra, trygga och väderskyddade pendlarparkeringar för cykel när man planerar nya plattformar och utvecklar stationsmiljön på båda sidor om järnvägen.

Trafikverket är väghållare för Ryavägen, Vallåkravägen, Norra Vallåkravägen och Bältebergavägen. Det innebär att förslag på förändringar längs dessa vägar måste prioriteras och avvägas mot andra intressen och beslutas av Trafikverket.

4.8.4 Grönstruktur

Vallåkra ligger i slutningen ned mot Rååbanan och Råån. I tätorten finns det en väl fungerande struktur av gröna stråk. De tillgängliga parkerna är små och få men tillsammans med gröna stråk och betesmarker inne i tätorten ger det en sammanhängande grönstruktur. En närpark i nordvästra delen av Vallåkra, Gröningen, fungerar som en samlingsplats för de boende. I samband utbyggnadsområdena i söder behöver vi anlägga nya parker i ortens södra delar.

I väster ligger naturreservatet Borgen, ett välanvänt naturområde och ett regionalt besöksmål. De flesta Vallåkrabor har en god nåbarhet till Borgen. Rååns dalgång sträcker sig västerut mot Gantofta respektive österut mot Tågarp. De boendes tillgänglighet till rekreation är begränsad men den skulle kunna utvecklas genom att vi beaktar markägarnas intressen och djurlivets behov av skydd. Det skulle ge oss en möjlighet att skapa en sammanhängande, omkring två mil lång vandringsled från Råå till Tågarp. Ett annat grönt stråk som vi kan utveckla är söderut längs Härslövsbäcken. Det skulle kunna skapa möjligheter att promenera i jordbrukslandskapet och ge Vallåkraborna en attraktiv förbindelse med Glumslövs backar, havet och Skåneledens Öresundsträckor.

4.8.5 Berättelser och minnen

I den tidiga dialogen inför ÖP 2021 våren 2019 frågade vi efter människors berättelser och minnen som ett underlag att väga mot andra intressen när vi utvecklar orterna. Många berättelser och minnen är kopplade till olika platser som är betydelsefulla för Vallåkraborna. Borgen och Stenkärtsfabriken är de platser som nämns mest, men även fotbollsplanen, bygdegården och skolan förekommer mycket i Vallåkrabornas berättelser. En hel del minnen handlar om flytten till Vallåkra samt ortens centrum. Traditioner och firande upptar en stor plats i berättelserna liksom den vackra naturen, det kuperade landskapet i Råådalen och odlingen. Det är tydligt att föreningslivet och fritidsaktiviteterna är väldigt viktiga i orten.

4.8.6 Barnets perspektiv

Barn i Vallåkra skola åk 3 har beskrivit sin ort på uppdrag av Helsingborgs stad. De tycker att det bästa med Vallåkra är att det finns aktiviteter och lek. De kan spela fotboll på Vallhaga och det finns en stor lekplats med lekställningar där de kan spela basket

och bandy. Och så har Röda Korset aktiviteter för barn och ungdomar. Det finns en mack, tågstationen, Lantmannaaffären, Stenkärtsfabriken, Tomatens hus och äldreboendet Borgvalla. Vallåkra är lagom stort, barnen har nära till kompisarna, skolan, naturen, skogen och Borgen. Det barnen saknar i Vallåkra är olika slags service, en matbutik, kiosk, grill/pizzeria, polisstation och brandstation. Det vore bra med ett aktivitetshus där man kan motionera eller en liten idrottshall, ett bibliotek och kanske en fritidsgård. Det vore också fint med en park där de kan fika. Barnen har även tagit fram specifikt medskick för platsen Sydöstra Vallåkra som ska vägas mot andra intressen i kommande planering, se vägledning i kartan för platsen. I avsnitt 8 Dialog kan du läsa övriga synpunkter från våra dialoger.

4.9. Rydebäck

Platsen låg under vatten för cirka 10 000 år sedan då en bukt gick in vid Rååns mynning. Det finns fornlämningar som visar att det har funnits bosättningar i området sedan länge. Förutsättningarna för att etablera tegelbruk var idealiska på grund av lera och lerskiffer som avsattes under äldre Juraperioden. Rydebäck grundar sig inte i en äldre bykärna utan är ett brukssamhälle som växte upp kring Rydebäck tegelbruk i början av 1600-talet. Sedan medeltiden fanns de närliggande byarna Rya, Katslösa samt Nedre och Övre Glumslöv. År 1622 fick holländarna Johann van der Enden och Frantz Bastian lov av danske kungen att anlägga ett tegelbruk vid Rya, Rye Beck. Förutom Rydebäcks tegelbruk (1622 – 1880) har det funnits fler tegelbruk i området, Rya tegelbruk samt Nytorp tegelbruk. Efter försvenskningen 1710 lät Karl XII uppföra skansar längs kusten som en del av kustförsvaret, två stycken låg vid Rydebäck för att skydda tegelbrukets viktiga verksamhet. Vid sekelskiftet 1800 köpte den dåvarande ägaren till Rydebäcks tegelbruk merparten av Ryas gårdar och samlade ägorna till en jordegendom, ett gods. I Rydebäck var det tegelbuket som gav upphov till godset. Rydebäcks gård uppfördes i mitten av 1800-talet då tegelbruket utökade sin verksamhet samt etablerade Fortuna och statarlängorna. Tegelbruket gick i konkurs under 1880-talet och gården drevs vidare som en stor jordbruksegendom. I området finns det fortfarande kvar 25 betongvärn av Skånelinjen (Per Albinlinjen) från andra världskriget vilket är ett av Sveriges största fästningsbyggen.

Rydebäck växte fram under 1960- och 1970-talen med stora småhusområden av seriebygda hus längs säckgator enligt tidens planeringsideal. Det var ett av de största villaområdena som byggdes under miljonprogrammet och ett av norra Europas större småhusområden. Läget intill den nyinvidga motorvägen gjorde att det etablerade sig som en ort för pendlare, en så kallad sovstad. Samhället har under de senaste decennierna förtätats framför allt runt stationen med högre och mer stadslig bebyggelse. Rydebäck är kommunens nyaste och mest expansiva stationsort. Tågtrafiken kom 2001 då man gjorde en nydragning av Västkustbanan.

De generella ställningstagandena i avsnitt 3. Mark- & vattenanvändning gäller även för den här orten.

4.9.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse och mångfunktionell bebyggelse

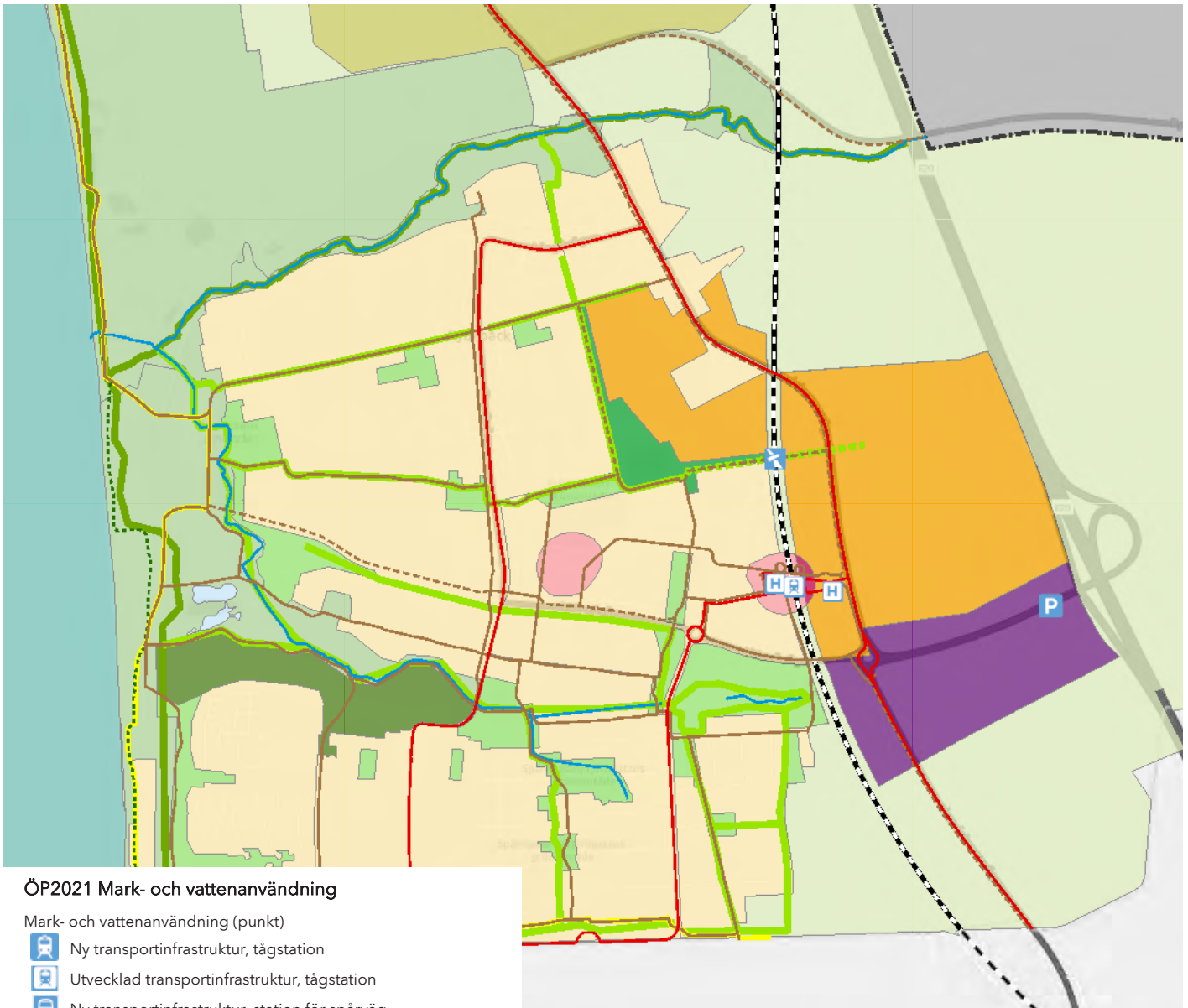
- Det är möjligt att pröva en tätare och ibland högre bebyggelse vid centrum, i anslutning till stationen samt för att kunna markera särskilda platser eller stråk. Vi ska alltid bedöma höjder och skala utifrån platsens förutsättningar.
- Vi utvecklar de delar av Rydebäck som byggdes ut under 60- och 70-talet varsamt och med hänsyn till områdets modernistiska utformning med gröna infartsgator, gröna cykelbanor och låg bebyggelse utmed säckgator.
- Vi strävar efter att sprida och lokalisera ny offentlig service som skolor, förskolor och aktiviteter till olika delar av Rydebäck för att invånarna ska ha en god tillgänglighet från bostäder i hela orten.
- Vi stärker Rydebäcks strand som en plats för naturliga möten mellan människor från olika delar av staden genom att skapa möjlighet till fler aktiviteter samt utveckla tillgängliga stråk som leder dit.
- I Rydebäck utvecklar vi ett säkert och attraktivt aktivitetsstråk som förbinder lokala målpunkter och mötesplatser som idrott, kultur, rekreation, service, utbildning med mera.

4.9.1.1 Bakgrund

Rydebäck karaktäriseras av sitt läge vid havet och dess modernistiska struktur som har skapats genom att stora delar av orten har planerats och byggts ut under en kort tid på 60- och 70-talet. Den modernistiska strukturen är synlig bland annat genom låg småhusbebyggelse på kompakta tomter, en funktionsseparerad trafikstruktur, hierarkin och en medveten utformning av infartsgator, matargator och säckgator samt gröna stråk som finns utmed infartsgatorna. Rydebäcks utbyggnad är en viktig del av svensk stadsbyggnadshistoria och är ett av de största och mest konsekvent genomförda villaområdena i Helsingborg. Vi utvecklar därför Rydebäcks äldre områden varsamt och synliggör dessa strukturer i kommande planering.

I Rydebäck prioriterar vi utbyggnadsområden genom att förtäta eller fylla igen luckor mellan olika bebyggelsegrupper samt bygga ut i anslutning till stationen. Det saknas andra stationsnära utbyggnadsområden som inte utgörs av viktiga landskapsrum eller naturområden med statliga, regionala eller kommunala skydd.

Det finns en stor potential att utveckla nya bostäder, service och verksamheter i direkt anslutning till stationen, öster om Västkustbanan. Detta gör att fler invånare får möjlighet att resa hållbart. Området



ÖP2021 Mark- och vattenanvändning

Mark- och vattenanvändning (punkt)

- Ny transportinfrastruktur, tågstation
- Utvecklad transportinfrastruktur, tågstation
- Ny transportinfrastruktur, station för spårväg
- Ny transportinfrastruktur, väg
- Ny transportinfrastruktur, större busstation
- Utvecklad transportinfrastruktur, större station för buss
- Ny transportinfrastruktur, parkering
- Ny transportinfrastruktur, planskildhet
- Ny natur, våtmark

Mark- och vattenanvändning (linje)

- Ny transportinfrastruktur, järnväg
- Utvecklad transportinfrastruktur, järnväg
- Ny transportinfrastruktur, regional spårväg
- Ny transportinfrastruktur, busstråk
- Befintlig transportinfrastruktur, busstråk
- Ny transportinfrastruktur, väg
- Ny transportinfrastruktur, cykelnät
- Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät
- Befintlig natur, vandringsled
- Befintlig natur, cykelled
- Utvecklad natur, vattendrag
- Nytt grönområde, grönstråk i bebyggelse
- Utvecklat grönområde, grönstråk i bebyggelse
- Ny natur, grönblixt stråk
- Utvecklad natur, grönblixt stråk

Mark- och vattenanvändning (yta)

- Gällande TÖP för vindkraft
- Gällande ÅÖP
- Ny infrastruktur - Föreslagen fast förbindelse Helsingborg-Helsingör för väg och tåg
- Ny mångfunktionell bebyggelse
- Utvecklad mångfunktionell bebyggelse
- Ny sammanhängande bostadsbebyggelse
- Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse
- Befintlig landsbygd, mindre ort
- Ny begravningsmark
- Befintlig begravningsmark
- Ny verksamhet och industri
- Utvecklad verksamhet och industri
- Befintlig teknisk anläggning, vattenförsörjning
- Utvecklad natur, våtmark
- Befintligt natur, friluftsliv småbåtshamn
- Nytt grönområde, park
- Utvecklat grönområde, park
- Ny natur, land
- Utvecklad natur, land
- Befintlig natur, marin
- Befintlig landsbygd, jordbrukslandskap

Karta 4.9 Rydebäck.

utgörs av högklassig jordbruksmark, har utblickar mot Glumslövs backar och Öresund samt är påverkat av buller från motor- och järnväg. Hanteringen av bullerproblematiken påverkar hur området kan exploateras. Förutsättningarna gör att vi ska ta fram ett planprogram eller liknande som hanterar helheten och de övergripande strukturerna. Detta dokument ska ligga till grund för kommande detaljplaner i området.

Eftersom Rydebäck omges av den högst klassade jordbruksmarken ska den utnyttjas på ett effektivt sätt. Vi utvecklar därför Rydebäck främst med bebyggelsestrukturerna Tät småhusbebyggelse, Gruppbebyggelse och Stadsmässig bebyggelse. Närmast stationen är det endast lämpligt med Stadsmässig bebyggelse. Mer information om de olika bebyggelsetypologierna finns i avsnitt 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse och Mångfunktionell bebyggelse. I Rydebäck beräknar vi att cirka 580 bostäder kan byggas i utbyggnadsområdena, varav 240 av dem finns i pågående eller gällande detaljplaner. Utöver det uppskattar vi att det finns en potential att förtäta i befintlig bebyggelse med cirka 50 bostäder. Vi bedömer att det behövs en ny skola och en ny förskola. I gällande detaljplan för Katslösa 18:1 och Rya 1:29 finns det två fastigheter för skola, idrott samt kultur- och fritidsverksamhet. En av fastigheterna medger utöver denna användning även ett vårdboende.

I Rydebäck finns en möjlighet att bygga ut fjärrvärmenätet eftersom en transisteringsledning passerar orten. Från denna är det möjligt att ansluta nya utbyggnadsområden och på så vis få en mer hållbar energiförsörjning av orten. För att detta ska vara möjligt behöver vi ta beslut om att bygga ut Östra Rydebäck innan vi påbörjar en utbyggnad av gällande detaljplan för Katslösa 18:1 och Rya 1:29 (Månsgård). Anledningen till detta är att en utbyggnad av fjärrvärmenätet i en ort utan befintligt system kräver stora investeringar. Öresundskraft behöver därför vara säkra på att kostnaderna för en utbyggnad är rimliga i förhållande till utbyggnadens storlek.

Det finns goda möjligheter i Rydebäck att skapa ett upplevelserikt, säkert aktivitetsstråk som förbinder mötesplatser som idrott, kultur, service, utbildning med mera. Det skapar förutsättningar för människor att på ett enkelt sätt röra sig, mötas och vara aktiva i ett rekreativt grönt stråk med aktiviteter i närområdet. Stråket ska koppla samman centrala Rydebäck och stationen med stranden och gärna utvecklas vidare mot nya utbyggnadsområden, exempelvis i östra Rydebäck eller till det omgivande landskapet. En mer exakt dragning av stråket får utredas närmare i kommande planering.



4.9.2 Verksamheter

Rydebäck är den största tätorten och här finns det en relativt sett hög andel småföretag inom tjänstesektorn. Detta ger en bra grund för att utveckla service såsom restaurang, gym med mera. Orten har goda kopplingar med buss och tåg till Helsingborg, men ligger också nära motorvägarna E4/E6/E20. Närheten till goda kommunikationer såväl som Öresundsregionen gör orten attraktiv.

4.9.3 Transportinfrastruktur

I stora delar av Rydebäck finns det ett gång- och cykelvägnät som är separerat från biltrafik. Det kopplar ihop ortens områden med stationen och centrum via grönområden samt separerade gång- och cykeltunnlar. I de senare utbyggda delarna vid stationen finns en mer stadslig karaktär där gång- och cykelbanor är separerade längs gatustrukturen. Vi behöver vidare definiera och utveckla ett huvudgångnät. Vi föreslår att man utvecklar nya gång- och cykelkopplingar, exempelvis längs Ytterövägen. I våra utbyggnadsområden föreslår vi att nya gång- och cykelbanor kopplas till det övergripande nätet.

Längs kusten finns det ett starkt rekreativt cykelstråk, Sydkustleden, som också är viktigt för människors arbetspendling mellan Rydebäck och Helsingborg. På sikt föreslår vi fler gång- och cykelkopplingar som har regional betydelse. Det finns en stor potential för invånarna att arbetspendla med cykel mellan Landskrona och Helsingborg. En utredning planeras tillsammans med Region Skåne, Trafikverket och Landskrona kommun kring hur man kan utveckla ett regionalt cykelpendlingsstråk mellan Helsingborg och Landskrona via Glumslöv och Rydebäck. På sikt kan det bli aktuellt med en cykelbana mot Helsingborg längs Landskronavägen.

Rydebäcks kollektiva kommunikationer består av tågtrafik via Väst kustbanan samt två regionbusslinjer som kopplar till tågstationen. Den ena linjen går mellan Helsingborg och Landskrona via Landskronavägen, och den andra går inom Rydebäck. Ett antal bussgator i Rydebäck ger invånarna en relativt bra täckning av området.

Rydebäck har breda huvudgator för biltrafik som är separerade från gång- och cykeltrafiken vilket uppmuntrar till höga hastigheter. Vi föreslår en ny cykelbana längs Ytterövägen som kan bryta ner vägens stora skala och dämpa hastigheterna. Landskronavägens funktion vid utbyggnadsområdet Östra Rydebäck behöver utredas med hänsyn till planerad utbyggnad och vägens funktion för att avlasta motorvägen vid olyckor.

I nya bostads- och verksamhetsområden närmast stationen ska parkeringslösningarna så långt som möjligt samnyttjas i samlade anläggningar. Om avgifter införs på gatumarken i Rydebäck bedöms tillgängligheten till lediga platser öka och skapa möjlighet för parkeringslösningar som använder ytan på ett effektivare sätt.

Vi ska säkerställa behovet av ytor för pendlarparkering för bil samt säkra, trygga och väderskyddade parkeringar för cykel. Pendlarparkeringarna är idag relativt fulla. Det är inte bara pendlare som parkerar vid stationen utan även verksamma och besökare till Rydebäck centrum. Vi har utvidgat pendlarparkeringen öster om stationen.

4.9.4 Grönstruktur

Rydebäck ligger vid kusten, mot gränsen till Landskrona kommun, med jordbruksmark i norr, söder och öster. De boende har en god närhet till natur av hög kvalitet – såväl till hav och sandstränder som till ett nästan 30 hektar stort naturområde mitt i byn. Det finns även en god tillgång till parker i orten med flera större närparker samt två områdesparker i ortens östra och västra del. I översiktsplanen finns det en ny park i nordöst för att vi ska kunna säkerställa en god tillgång till tillgänglig allmän grönyta.

Ett väl utbyggt nät av gröna gång- och cykelstråk binder samman ortens parker och natur. Längs kusten löper Skåneleden som ger Rydebäck en god närhet till naturreservaten Örby ängar i norr och Glumslövs backar i söder. Genom att utveckla grönstråket längs Rydebäcken mot Gantofta skulle vi kunna ge möjlighet till attraktiva promenader till Rååns naturreservat.

4.9.5 Berättelser och minnen

I den tidiga dialogen inför ÖP 2021 våren 2019 frågade vi efter människors berättelser och minnen som ett underlag att väga mot andra intressen när vi utvecklar orterna. Många berättelser och minnen handlar om naturen vilken är viktig för Rydebäcksborna och i många fall anledningen till att man flyttade hit. Havet och stranden nämns mest. Den nya långa bryggan, Fortuna, Kärleksstigen och bäcken är andra platser som återkommer i många personers minnen. Flytten till Rydebäck är ett vanligt återkommande tema i många berättelser, liksom hur orten har växt och förändrats genom åren från en plats på landet med ärtodlingar till dagens attraktiva samhälle. Möjligheten att vara aktiv på sin fritid med golf, bad, pulka och ridning samt ett rikt föreningsliv liksom den stora gemenskapen där alla hälsar på alla återfinns också i en hel del minnen.

4.9.6 Barnets perspektiv

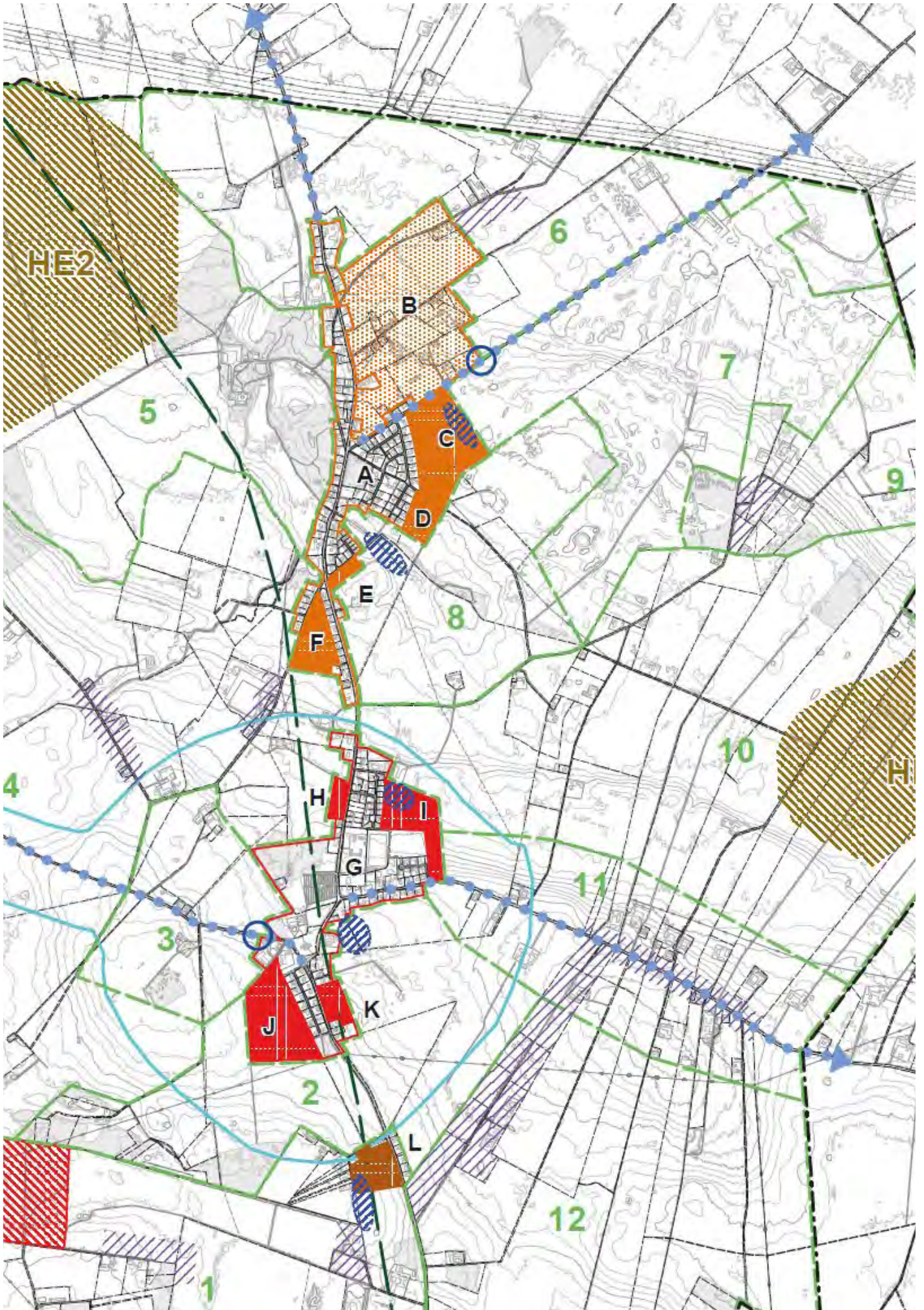
Barn i Rydebäcksskolan åk 6 har beskrivit sin ort på uppdrag av Helsingborgs stad. Barnen tycker att det bästa med Rydebäck är att det är nära till mycket. Havet och stranden, affär och centrum, buss och tåg, skola, kompisar och fotbollsplan. Det är en bra miljö, lugnt och mysigt, modernt och fint. De har aktiviteter och lek, t.ex. rampen, lekplatser och fotbollsplanen. Det barnen saknar i Rydebäck är aktiviteter och lek, som till exempel en riktig skejtpark eller ramp där de kan skejta och kicka, umgås och hänga. Barn behöver även andra slags aktiviteter i en ny idrottshall, ett äventyrsbad eller en ishall. De behöver mer service, som en galleria, café eller fler restauranger. Barnen har även tagit fram specifikt medskick för platserna Rydebäcks centrum och Östra Rydebäck som ska vägas mot andra intressen i kommande planering, se vägledning i kartan för platserna. I avsnitt 8 Dialog kan du läsa övriga synpunkter från våra dialoger.

4.10. Allerum-Hjälmskult

I Allerum-Hjälmskult finns det en ändring av översiktsplanen som antogs av kommunfullmäktige 27 mars 2013. Därför har vi inte haft dialog med invånarna i orten eller tagit fram ställningstaganden. Den finns att läsa här:

När kommunfullmäktige antog ändring av översiktsplanen för Allerum-Hjälmskult ersatte man delar av det tematiska tillägget för vindkraft. I aktualiseringen år 2013 påpekade vi att formuleringarna "lämplig", "mindre lämplig" och "olämplig" var otydliga. Därför beslutade vi att vi måste genomföra en fördjupad politisk dialog vid kommande prövningar av de områden som är klassade som mindre lämpliga. Utbyggnadsområde HE 5 utgick även som lämpligt för vindkraft.

Vi bedömer att översiktsplanen är aktuell med undantag av de delar som vi lyfte i aktualiseringen 2013.



Allerum-Hjälmsult.

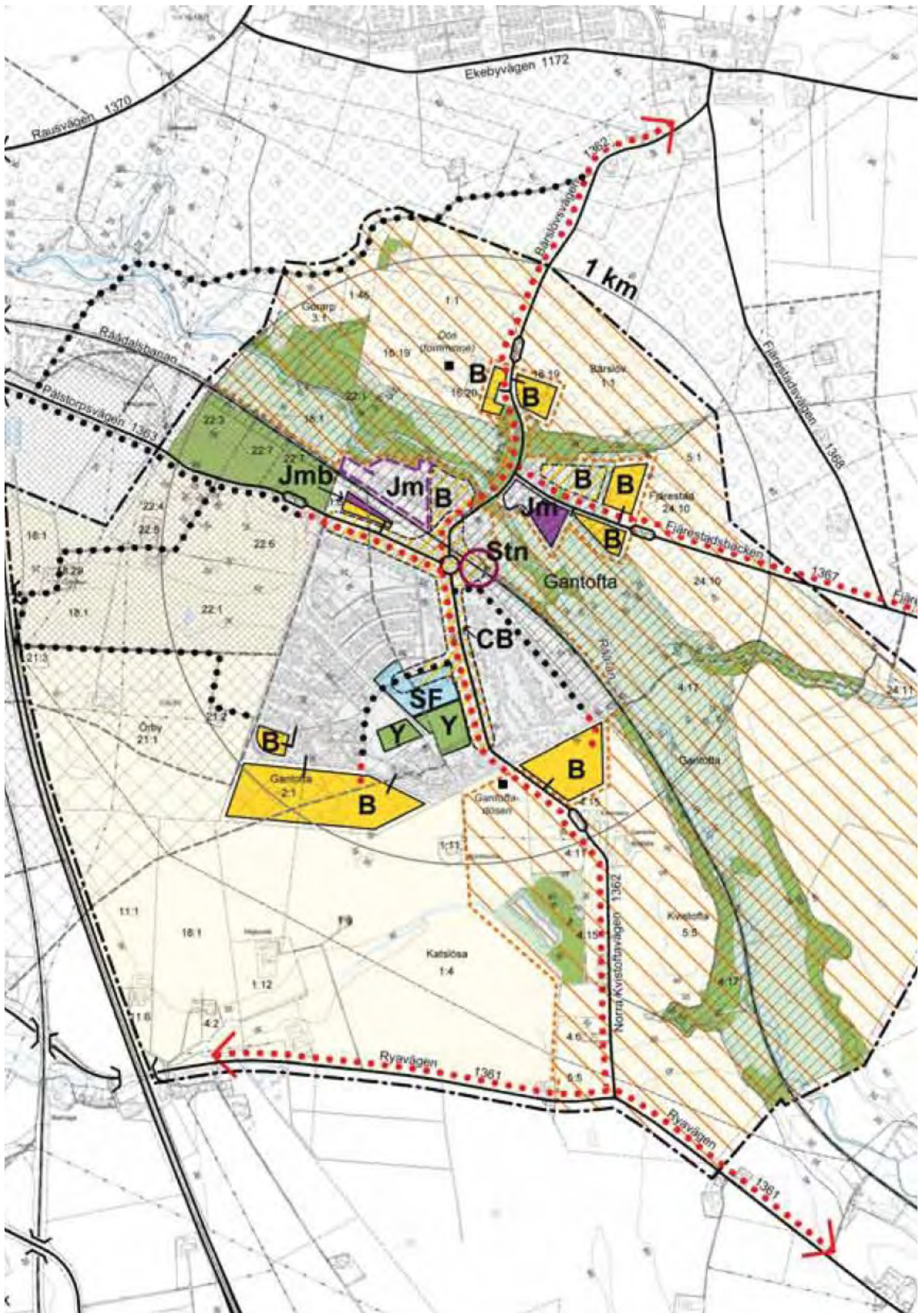
4.11. Gantofta

I Gantofta finns det en fördjupning av översiktsplanen som antogs av kommunfullmäktige den 9-10 juni 2010. Därför har vi inte haft dialog med invånarna i orten eller tagit fram ställningstaganden. Den finns att läsa på stadens hemsida.

Aktualisering 2018

Sedan 2013 har det skett en utbyggnad enligt översiktsplanen i sydöstra och nordöstra delen av Gantofta. Flera av planens utbyggnadsområden är fortfarande inte utbyggda. Utbyggnadsområdena har en låg täthet vilket ska diskuteras när vi tar fram kommande detaljplaner för områdena.

Länsstyrelsen beslutade om nya skyddsföreskrifter och skyddszoner för Örbyfältets grundvattentäkt 2010, men de hann inte arbetas in i översiktsplanen innan den antogs. Samtliga områden för verksamheter ligger inom den så kallade tertiära skyddszonen. Det är inte tillåtet att bygga nya miljöfarliga verksamheter, med undantag för jordbruk och djurhållning, inom grundvattentäkten. I översiktsplanen föreslår vi en småskalig icke störande verksamhet i områdena, men vi definierar inte någon klassning enligt miljöbalken. Genom skyddsföreskrifterna är inte A-, B-, C- och U-verksamheter lämpliga i områdena. NSVA har också tagit fram ett förslag till ändring av Örby berggrundvattentäkt. I kommande detaljplaner bedömer vi om potentiella verksamheter är förenliga med de båda skyddsföreskrifterna och skyddszonerna. Vi bedömer även att den fördjupade översiktsplanen för Gantofta är aktuell.



Gantofta.

5. Riksintressen och andra värden

- 5.1 Riksintressen och andra värden
 - 5.1.1 Riksintresse kulturmiljö
 - 5.1.2 Riksintresse naturvård
 - 5.1.3 Riksintresse friluftsliv
 - 5.1.4 Riksintresse rörligt fri
 - 5.1.5 Riksintresse kustzon
 - 5.1.6 Natura 2000, Fågeldirektivet SPA
 - 5.1.7 Natura 2000, Art- och Habitatdirektivet SCI
 - 5.1.8 Yrkesfiske
 - 5.1.9 Riksintresse kommunikationer för hamn
 - 5.1.10 Riksintresse kommunikationer för sjöfart
 - 5.1.11 Riksintresse kommunikationer för järnväg
 - 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart
 - 5.1.13 Riksintresse totalförsvär
- 5.2 Andra värden
 - 5.2.1 Vattenskyddsområden
 - 5.2.2 Miljökvalitetsnorm för vatten
 - 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för luft
 - 5.2.4 Stora opåverkade områden
 - 5.2.5 Ekologiskt särskilt känsliga områden
 - 5.2.6 Naturresevat
 - 5.2.7 Biotopskydd
 - 5.2.8 Landskapsbildsskydd
 - 5.2.9 Strandskydd



5.1 Riksintressen och andra värden

I det här avsnittet redovisas de områden med särskilda kvaliteter eller andra förhållanden som det bör tas hänsyn till vid exempelvis detaljplanering och bygglovsprövning.

Avsnittet innehåller områden som pekats ut som riksintressen och här beskrivs hur Helsingborgs stad avser ta hänsyn till allmänna intressen vid beslut om användningen av mark- och vattenområden i enlighet med plan- och bygglagens andra kapitel.

Resultatet av avvägningar mellan olika allmänna intressen redovisas i avsnitt 3 Mark- och vattenanvändning.

5.1.1 Riksintresse kulturmiljövård (MB 3 kap. 6§)

Enligt miljöbalken ska riksintresset för kulturmiljövård skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada de värden som pekats ut. Även företeelser utanför de geografiskt avgränsade områdena kan påverka värdena vilket gör det viktigt att se till helhetsbilden vad gäller strukturer, siktlinjer och vyer. Det är Riksantikvarieämbetet som formulerar riksintresseanspråket. Områden som ligger inom ÖP 2021 är Kulla Gunnarstorp - Allerum [M7], Rosendal - Kropp [M8] och Rååns dalgång [M10], medan riksintresset Helsingborg och Maria sjukhusområde [M15] ligger inom Stadsplan 2017 men skulle kunna beröras av ändrad markanvändning utanför planområdet. Riksintresset Ramlösa brunn [M16] berörs inte av ÖP2021, utan hanteras i Stadsplan 2017.

5.1.1.1 Kulla Gunnarstorp – Allerum

Värden

Slottslandskapet kring Kulla Gunnarstorps slott har en monumental helhetsverkan. Det finns ett rikt inslag av fornlämningar, bevarat väg- och hägnadssystem och det forna Kulla fälad med flera gårdsanläggningar samt en kyrkby vid ett vägmöte med karakteristiska bebyggelsefunktioner som tydligt visar på kyrkbyns betydelse i det äldre agrarsamhället.

Uttryck för värdena är ett väl hävdad odlingslandskap som är präglad av stordrift och har inslag av åkerholmar och strandängar. Det finns omfattande allé- och hägnadssystem och en tydligt avläsbar gräns mot söder för det forna Kulla fälad, bronsåldershögar och utmed kusten sandstenshällar med sliprännor. Inom området finns även Kulla Gunnarstorps båda slottsanläggningar

med den senmedeltida borganläggningen med vallgrav som under 1800-tale har byggts om i Christian IV-stil samt det nya slottet från 1860-talet med engelsk park, holländarmölla och välbevarad arbetar- och ekonomibebyggelse. Kristinelunds herrgård från 1800-talets mitt med tillhörande äldre bebyggelse. Allerums kyrkby med dess kyrka av medeltida ursprung som har omgestaltats under 1700- och 1800-talen, prästgård och klockareboställe från 1700-talet med tillhörande stora trädgårdar, bankbyggnad, välbevarat äldre byggnadsbestånd, alléer och Beens park ingår också i området.

I området ingår även Domstens fiskeläge med enstaka bevarade fiskarstugor i form av korsvirkeslängor samt militära anläggningar från andra världskriget vid Djuramossa som ur militär och teknikhistorisk aspekt är en bra spegling av Sveriges fasta kustförsvar under 1900-talet.

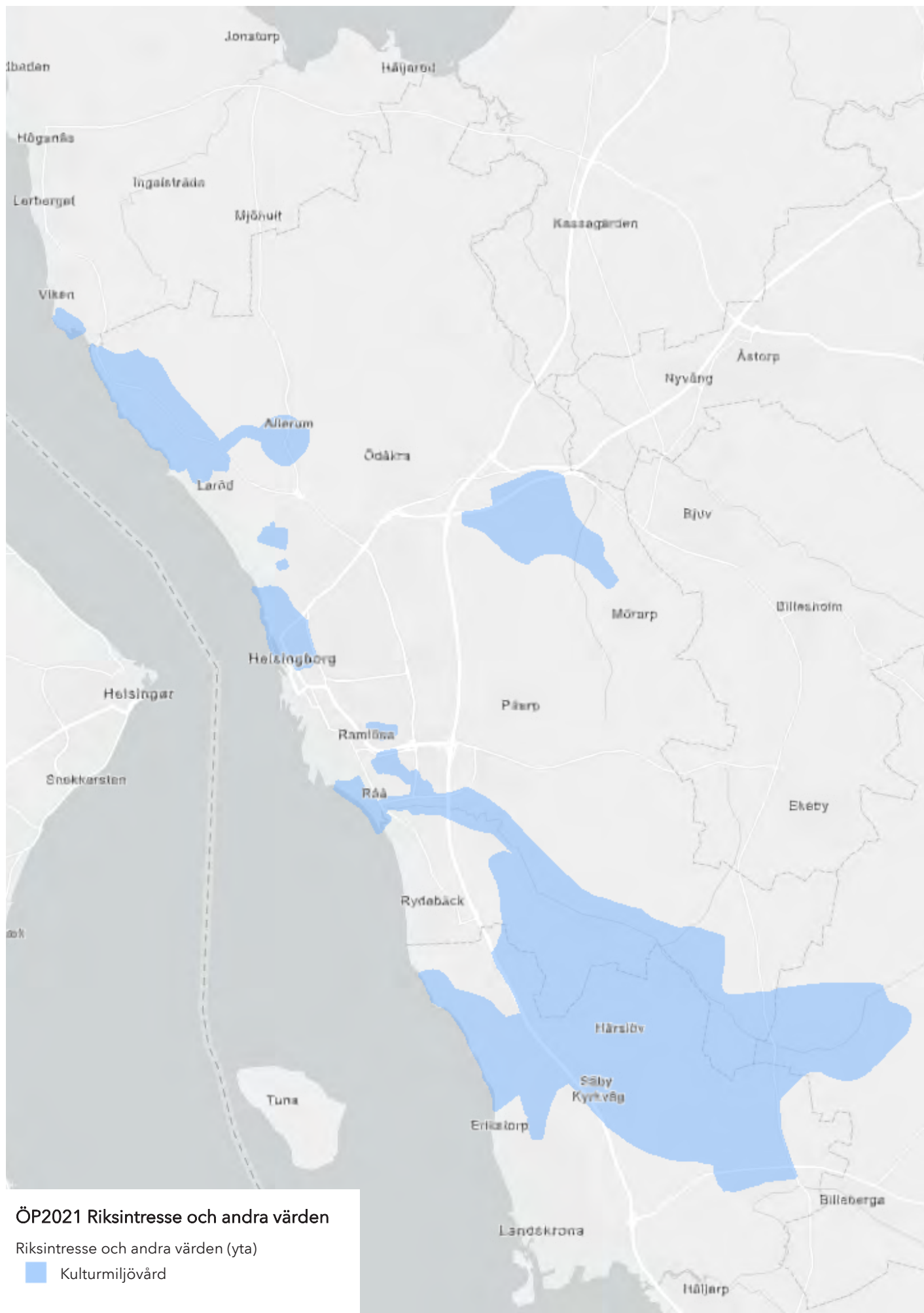
Ställningstagande

De delar av riksintresset som berör Allerums kyrkby hanteras i den gällande fördjupningen av översiktsplanen för Allerum/Hjälmslult.

- Vi stärker slottsmiljön i Kulla Gunnarstorp med tillhörande bebyggelse genom att införa områdesbestämmelser.
- Vi bevarar militära anläggningar och siktlinjer mellan dessa genom att behålla Domstens karaktär och tydliga gräns norrut.
- Vi kompletterar Domsten varsamt och i enlighet med befintlig karaktär. Viktiga utgångspunkter vid komplettering är skala, fastighetsstruktur, utformning och förhållande till gatan.
- Vi hindrar utarmning genom att bevara fiskestugor och korsvirkeshus men också genom att fortsätta att följa upp värdefulla miljöer med planskydd i planarbeten.

Påverkan

I Domsten finns ett område för ny sammanhängande bostadsbebyggelse inom riksintresse för kulturmiljö (ID: 82). Vi bedömer att översiktsplanen påverkar delar av den betes- och odlingsmark som nämns i riksintressebeskrivningen men att det är möjligt att anpassa utbyggnaden i kommande detaljplanering på ett sätt som gör att det inte skadar riksintressets värden. Även mindre förtätningar eller utbyggnader inom befintlig sammanhängande bostadsbebyggelse i Norra Hittarp och Laröd samt i Domsten kan komma att påverka riksintresset. Därför är det viktigt att man vid dessa utbyggnader utgår ifrån; ortsspecifika ställningstaganden, ställningstaganden



Karta 5.1.1 Riksdag 2021 national interest cultural environment protection.

för riksintresset i detta kapitel samt riksintressets värdebeskrivning. Nya tillägg ska utformas med en noggrann avvägning av placering, avgränsning och utformning.

Även natur- och kulturmiljöprogrammet och Bevarandeprogrammet är viktiga styrdokument och underlag för kommande detaljplanering. Med detta som grund kan vi undvika att påverka riksintresset negativt och vi kan delvis stärka de utpekade värdena.

5.1.1.2 Rosendal – Kropp

Värden

Slottslandskapet med dess allé- och vägsystem med mycket monumental verkan har växt fram kring Rosendals slott som har ett medeltida ursprung med omfattande och välbevarad ekonomibebyggelse. Kropps kyrkby med sina karakteristiska och funktionsrelaterade bebyggelseinslag är knuten till slottet.

Uttryck för värdena är ett storslaget produktionslandskap med talrika alléer och ett bevarat vägsystem. Kring Rosendals slottsanläggning från 1600- till 1700-tal i dansk-holländsk influerad renässansstil i rött tegel finns det en vallgrav, park- och trädgårdsanläggning, Billevägen och Billehuset från 1500-talet, särskilt välbevarad arbetar- och ekonomibebyggelse, kvarnlämningar, dammar och ett bevarat hägnadssystem i det omgivande betes- och odlingslandskapet. I Kropps kyrkby finns kyrkan av medeltida ursprung som är omgestaltad år 1930 med tillhörande prästgård och kringliggande bebyggelse, bland annat gatehus. Här ingår även gårdarna Ljungberga och Västraby.

Ställningstagande

- Vi stärker slottsmiljön Rosendals karaktär i det öppna landskapet genom att värna betydelsefulla siktlinjer och vyer.
- Vi hindrar utarmning genom att bevara spår och kopplingar i odlingslandskapet.
- Vi stärker kulturvärden genom att bevara bymiljöns byggnadsskick i Kropps kyrkby och verkar för att byggnader och miljöer ska vårdas och utvecklas varsamt med respekt för de höga kulturhistoriska värdena.

Påverkan

Vi bedömer att översiktsplanen kan påverka riksintressets värden, framförallt genom verksamhetsområdet vid Tostarp (200) som riskerar att påverka upplevelsen av Kropps kyrka negativt. Även

områden utanför riksintresseområdet kan påverka riksintressets värden negativt. De är Östra Vång (175) som kan påverka viktiga vyer mot Kropps kyrka och Gunnarlunda (122) som kan påverka viktiga vyer mot Rosendals slottslandskap. I den kommande planeringen är det därför viktigt att analysera avgränsningen för riksintressets värden samt vilka vyer som riskerar att påverkas av utbyggnaden. Vi behöver också utreda hur planen kan anpassas i form av exempelvis hur byggnader är utformade och placerade i landskapet, hur deras fasader är utformade, hur planområdet är avgränsat, och skyddande planteringar. Med dessa anpassningar av planerna bedömer vi att det är möjligt att undvika påtaglig skada på riksintresset.

5.1.1.3 Rååns dalgång

Värden

Dalgångsbygd kring Råån och ett svagt kuperat öppet odlingslandskap där ett omfattande och landskapsdominerande fornlämningsbestånd vittnar om en kontinuitet av bosättningar ända sedan stenåldern. Det finns stora bymiljöer, gårds- och säteribildningar som väl speglar traktens bosättningsmönster och byggnadsskick. I dalgången finns det rika lerfyndigheter, lämningar efter stenkolsbrytning samt betydande tillverkning av tegel och lergods från och med 1800-talets slut. (Industrimiljö, Kommunikationsmiljö)

Uttryck för värdena är fornlämningsmiljöer med dösar och gånggrifter från stenålder, bronsålder och Vallåkra fornborg, bro och vadställe vid Vallåkra, äldre väg- och hägnadssystem samt alléer. I området ingår Kvistofta, Raus och Ottarps kyrkor från 1100-talet samt vid Kvistofta ett stort antal gatehus. Bälteberga herrgård från 1730 har ett välbevarat byggnadsbestånd och omgivande herrgårdslandskap som är präglad av stordrift. Vallåkra och Raus stenkärlsfabriker är grundade i mitten av 1800-talet med tillhörande byggnader och anläggningar.

Ställningstagande

- Delar av riksintresset påverkas inte genom ÖP2021, samhället Råå hanteras av Stadsplan 2017.
- Vi kompletterar varsamt och bevarar dalgångens kuperade och öppna odlingslandskap.
- Vi motverkar fragmentisering genom att låta fornlämningsbeståndet fortsätta dominera dalgångens kulturlandskap och låta kopplingen mellan fornlämningarna och Råån vara tydlig.
- Vi hindrar utarmning genom att bevara bymiljöernas byggnadsskick men också genom att fortsätta följa upp värdefulla miljöer med planskydd i planarbeten.

- Vi stärker kulturvärden genom att införa områdesbestämmelser för prioriterade bebyggelsemiljöer som är särskilt värdefulla, Bälteberga gods, Ottarps kyrkby, och Kvistofta kyrkby.

Påverkan

Vi bedömer att översiktsplanen kan påverka delar av riksintressets värden. I Vallåkra finns det flera områden för ny sammanhängande bostadsbebyggelse och mångfunktionell bebyggelse inom riksintresse för kulturmiljö (ID: 364, 365, 386, 388). De värden som kan beröras är främst det öppna odlingslandskapet med landskapsdominerade fornlämningsbestånd som beskrivs i riksintressets värdebeskrivning. I kommande detaljplanering kan man göra anpassningar av utbyggnaden för att inte skada riksintressets värden. Även mindre förtätningar eller utbyggnader inom befintlig sammanhängande bostadsbebyggelse och mångfunktionell bebyggelse i Vallåkra kan komma att påverka riksintresset. Därför är det viktigt att man vid dessa utbyggnader utgår ifrån följande; ortsspecifika ställningstaganden, ställningstaganden för riksintresset i detta kapitel samt riksintressets värdebeskrivning. Nya tillägg ska utformas med en noggrann avvägning av placering, avgränsning och utformning.

Även natur- och kulturmiljöprogrammet och Bevarandeprogrammet är viktiga styrdokument och underlag för kommande detaljplaner. Om vi gör detta undviker vi att påverka riksintresset negativt och vi kan stärka de utpekade värdena.

5.1.1.4 Helsingborg och Maria sjukhusområde

Det utpekade området för Helsingborg och Maria sjukhusområde ligger inom avgränsningen för Stadsplan 2017 och hanteras i stor utsträckning där. Riksintresset kan däremot ändå påverkas genom den markanvändning som sker utanför kartans utbredning.

Värden

A. Hamn- och industristad med anor sedan tidigaste medeltid som har en för sjöfart och försvar strategisk placering vid den smalaste delen av Öresund. Staden speglar de många utvecklingskedena från den tidiga medeltida högstaden runt den kungliga borgen och lågstaden som växte fram under högmedeltiden till 1600-talets befästningsstad samt det sena 1800-talets och 1900-talets expansiva hamn- och industristad. (Fästnings- och skansmiljö).

B. Institutionsmiljö i form av S:ta Maria sjukhusområde - en väl sammanhållen sjukhusanläggning av unik social och arkitektonisk betydelse.

Uttryck för riksintresse är: A. "Kärnan" från 1300-talet, som utgjorde kärntornet i kungaborgen och andra lämningar av högstaden på landborgshöjden, kulturlager från tidig medeltid till stormaktstid, den välbevarade Mariakyrkan från 1300-talet. Lågstaden med gatunät som huvudsakligen växte ut under medeltidens senare del. Den småskaliga bebyggelsekaraktären med hus som spänner från medeltiden och framåt, där bara de offentliga byggnaderna har tillåtits att bryta skalan. Lämningar och spår i gatunät och platsbildningar av 1600-talets befästningsstad. Spår av gamla vägsträckningar och gränslinjer i det som tidigare var stadens jordar runt den gamla stadskärnan samt av den förindustriella stadens oplanerade utkantsbebyggelse utmed infartsvägarna. Det sena 1800-talets och tidiga 1900-talets stadsbyggande, med kompakta stenstadskvarter, boulevardstråk, platsbildningar, parker och offentliga byggnader. Hamnens som successivt har byggts ut sedan 1800-talet och järnvägen med tillhörande byggnader som visar på funktionen som en viktig hamn- och järnvägsstad. Välbärgade villaområden, arbetarkvarter, industrier och andra arbetsplatser som berättar om stadens sociala och funktionella skiktning. Uttryck för modernismens byggande som konserthuset, tullhuset vid Sundstorget, H55-utställningen, krematoriet samt olika bostadsområden. Den lokala byggnadstraditionen med mycket tegel och ljust putsade och rikt ornamenterade fasader.

B. S:ta Maria - Helsingborgs hospital - komplett sjukhusanläggning i parkmiljö av arkitekten C Westman från 1917-1926 med kyrka och väl bevarat byggnadsbestånd i helsingborgstegel.

Ställningstagande

- Stora delar av riksintresset påverkas inte genom översiktsplanen, eftersom markanvändningen med tillhörande ställningstaganden inte berör centralorten. Av de identifierade värdena är det främst den visuella kopplingen mellan Kronborg och Kärnan som skulle kunna påverkas.
- Helsingborg – konkretisering av riksintresse för kulturmiljövärden (2015-09-21) är en rapport som konkretiserar och mer detaljerat lyfter fram de centrala värdena i riksintresset och ger riktlinjer för hur det kan tillgodose. Den ska utgöra underlag i kommande planering inom riksintresseområdet. Du kan läsa den här
- Vi motverkar fragmentisering genom att bevara det visuella sambandet mellan Kärnan och Kronborg genom att bibehålla ett öppet hav utan visuella avbrott mellan de båda byggnadsverken. Kärnan ska vara dominerande på landborgen mellan Hälsövägen och Helsingborgs lasarett. Området framträder tydligt i siktlinjen från Kronborg.

Påverkan

Vi bedömer att översiktsplanen kan påverka enstaka delar av riksintressets värden. I den kommande planeringen är det därför viktigt att följa de ställningstaganden som har gjorts, vilket kommer att bevara de värden som är utpekade.

5.1.1.5 Ramlösa brunn

Det utpekade området för Ramlösa brunn ligger inom avgränsningen för Stadsplan 2017 och hanteras därför i den översiktsplanen.

Påverkan

Vi bedömer att översiktsplanen inte påverkar riksintresset eftersom översiktsplanen inte visar någon ändring av markanvändningen eller några ställningstaganden inom centralorten.

5.1.2 Riksintresse naturvård (MB 3 kap. 6§)

Riksintresse för naturvård pekas ut i miljöbalken och innebär att mark- och vattenområden samt fysisk miljö i övrigt som har betydelse från allmän synpunkt på grund av sina natur- och kulturvärden så långt det är möjligt ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada natur- eller kulturmiljön. Behovet av grönområden i eller i närheten av tätorter ska särskilt beaktas.

Det är Naturvårdsverket som pekar ut riksintresset. Inom översiktsplaneområdet berörs delar av Farhult – Görslövsån – Vegeåns mynning – Ängelholms strandskog (N42), Pålsjö – Domsten (N44) och Råån med omgivning (N45).

5.1.2.1 Värden

Farhult – Görslövsån – Vegeåns mynning – Ängelholms strandskog

Grunda havsområdena med angränsande strandängar samt å med omgivande fuktängar. Vid Vegeåns utlopp i Skälderviken finns de båda öarna Sandön och Själörönnen. Den inre ön, Sandön, som är uppbyggd av sand, växlar ständigt i areal och utseende och har därigenom stort intresse för studier av strandprocesser i inre delen av Skälderviken. Den yttre ön, Själörönnen, är en långsmal ö helt uppbyggd av block och sten. Mellan öarna och fastlandet är vattenområdena mycket grunda med en mängd stora stenblock. De flacka öarna och det grunda vattenområdet har utvecklat ett värdefullt fågelliv, bland annat småtärna, skärpiplärka och skärfläcka. Under höstarna rastar också stora mängder vadare och under vinterhalvåret uppehåller sig stora flockar änder i området. Säl förekommer i området. Den

långa obrutna sandstranden längs kusten och innanför belägna skogspartier erbjuder fina möjligheter till bad och annan rekreation.

Pålsjö – Domsten

Det är de geovetenskapliga förhållandena och naturbetesmarken som pekas ut som riksintressanta. I sina högre delar når landborgen cirka 40 meter över havet men blir norrut allt lägre. Under stenåldern, när havet stod 5-6 meter högre än nu, bildades ett strandhak eller en strandterrass som tillsammans med Landborgen har beskrivits som "Skandinaviens ståtligaste postglaciala strandlinje". På några ställen genombryts landborgsbranten av mäktiga raviner. Såväl i väggarna på dessa som i själva strandhaket sipprar det på många ställen ständigt fram vatten ur den sedimentära berggrunden, ibland i form av riktiga källflöden. Landborgen är utmejslad i en berggrund bestående av sandsten, sandstensskiffer, lerjärnsten, grå skifferlera, svart skiffer, stenkol och blandningstyper mellan dessa. Djur- och växtlivet är mycket rikt och innehåller en rad hotade arter. Landborgen är förutsättningen för lokaliseringen av Helsingborgs slott samt för stenkols- och sandstensbrytningen.

Råån med omgivning

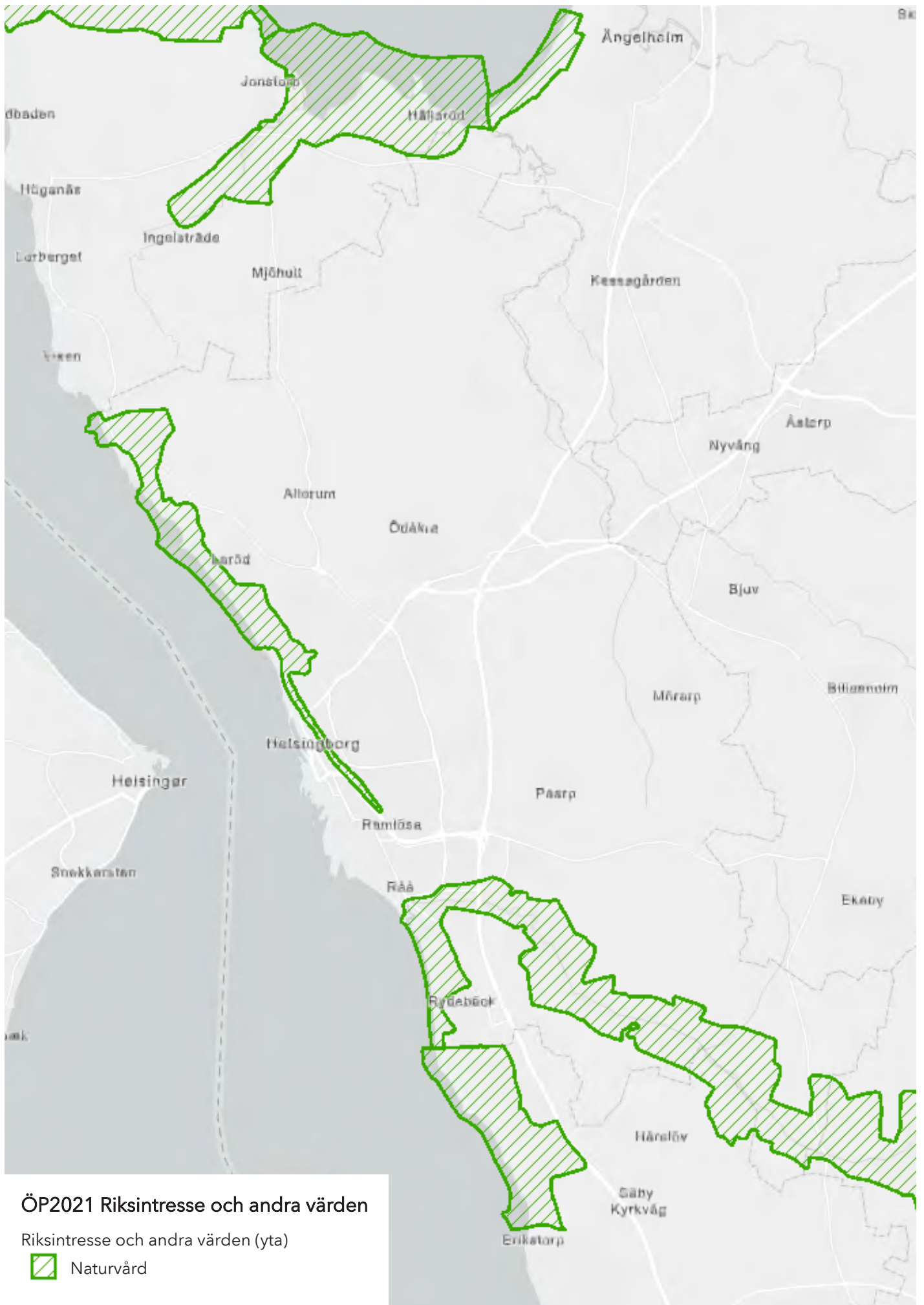
Geovetenskap, odlingslandskap genom naturbetesmark samt vattendragen i området är det som pekas ut som särskilt värdefulla. Berggrunden innehåller bland annat den unika Kågerödsbildningen som blottas i Bältebergaravinen. Växt- och djurlivet är rikt med ett flertal sällsynta arter. Råån utgör reproduktions- och uppväxtområde för havsöring. Rååns dalgång utgör ett representativt odlingslandskap i slättbygd. Landskapsbilden är mycket vacker och domineras av betesmarker.

5.1.2.2 Ställningstagande

- Naturresevat inom området förvaltas enligt skötselplan. Strandskyddet respekteras och tillsyn utövas vid behov.
- I kommande planering och projekt ska det tas hänsyn till de värden som beskrivs i översiktsplanen.
- Översiktsplanen innehåller nya naturresevat och ny natur inom riksintresset vilket stärker skyddet och utvecklar värdena.

5.1.2.3 Påverkan

I Domsten finns ett område för ny sammanhängande bostadsbebyggelse som ligger på gränsen till riksintresse för Pålsjö-Domsten N44. En mindre andel betesmark på före detta åkermark berörs för nya bostäder.



Karta 5.1.2 Riksintresse naturvård.

Vi bedömer att översiktsplanen inte påverkar riksintresset på ett negativt sätt eftersom utbyggnadsområdet har avstånd till själva landborgsslutningen och ligger intill befintlig bebyggelse som endast tar i anspråk en mindre andel odlingsmark.

Stora delar av riksintresseområdena för naturvård är skyddade genom naturreservat, strandskydd och landskapsbildskydd. Ny natur i översiktsplanen förstärker riksintressets värden.

5.1.3 Riksintresse friluftsliv (MB 3 kap. 6§)

Det är Naturvårdsverket som pekar ut riksintresset. Inom översiktsplaneområdet berörs delar av Kullaberg med kusten Höganäs-Helsingborg och Pålsjö skog (FM 03) och Råån (FM 07).

5.1.3.1 Värden

Kullaberg med kusten Höganäs-Helsingborg och Pålsjö skog

Stränderna är smala och varierade med klippor, klappersten och långrunda sandstränder. Det marina naturreservatet Grollegrund omfattar en mångfald av värdefulla bottenmiljöer och har en artrik algflora och fiskfauna. Pålsjöområdet vid Helsingborg kännetecknas av Landborgen som löper längs kusten och sluttar brant mot Öresund. Ovanför Landborgen är landskapet plattare med inslag av raviner. Bitvis är utblickarna över havet vidsträckta. Naturmiljön i området präglas av variationen mellan ädellövskog, betesmarker och åker, och man hittar ett stort antal kulturskapade strukturer. Sofiero slott och park är ett välbesökt turistmål. Naturreservatet Kulla-Gunnarstorp erbjuder, förutom den vackra utsikten, såväl bad som flera markerade stigar genom vackra skogsmarker och betade eller uppodlade landskap. Vid Grollegrund finns möjlighet till fritidsfiske och naturstudier.

Pålsjöområdet är mycket viktigt som rekreationsområde för Helsingborgs invånare, men hit kommer även besökare från andra platser. Det varierade natur- och kulturlandskapet erbjuder variation och sevärdheter, och eftersom området är ett av de tystaste i Helsingborg finns det goda möjligheter att uppleva ro. Ett nätverk av stigar, motionsslingor, cykelleder och ridstigar finns inom området. Området lämpar sig för orientering och vintertid kan man åka skidor. Pålsjö skog är ett populärt utflyktsmål för lek och aktivitet för skolor och förskolor från hela Helsingborg. Grillplatser, bord, bänkar och andra faciliteter underlättar vistelsen. Vid

stranden finns tre iordningställda badplatser varav en är anpassad för funktionshindrade personer. Här kan man även vind- och kitesurfa.

Hela riksintresseområdet är lättillgängligt med bil och kollektivtrafik. Parkeringar finns på ett flertal ställen. Omkring 40 procent av invånarna i Helsingborgs centralort har mindre än tre kilometer till Pålsjöområdet. Ett mycket stort och varierat utbud av övernattningsmöjligheter, restauranger, caféer och livsmedelsaffärer finns inom och i anslutning till området.

Råån

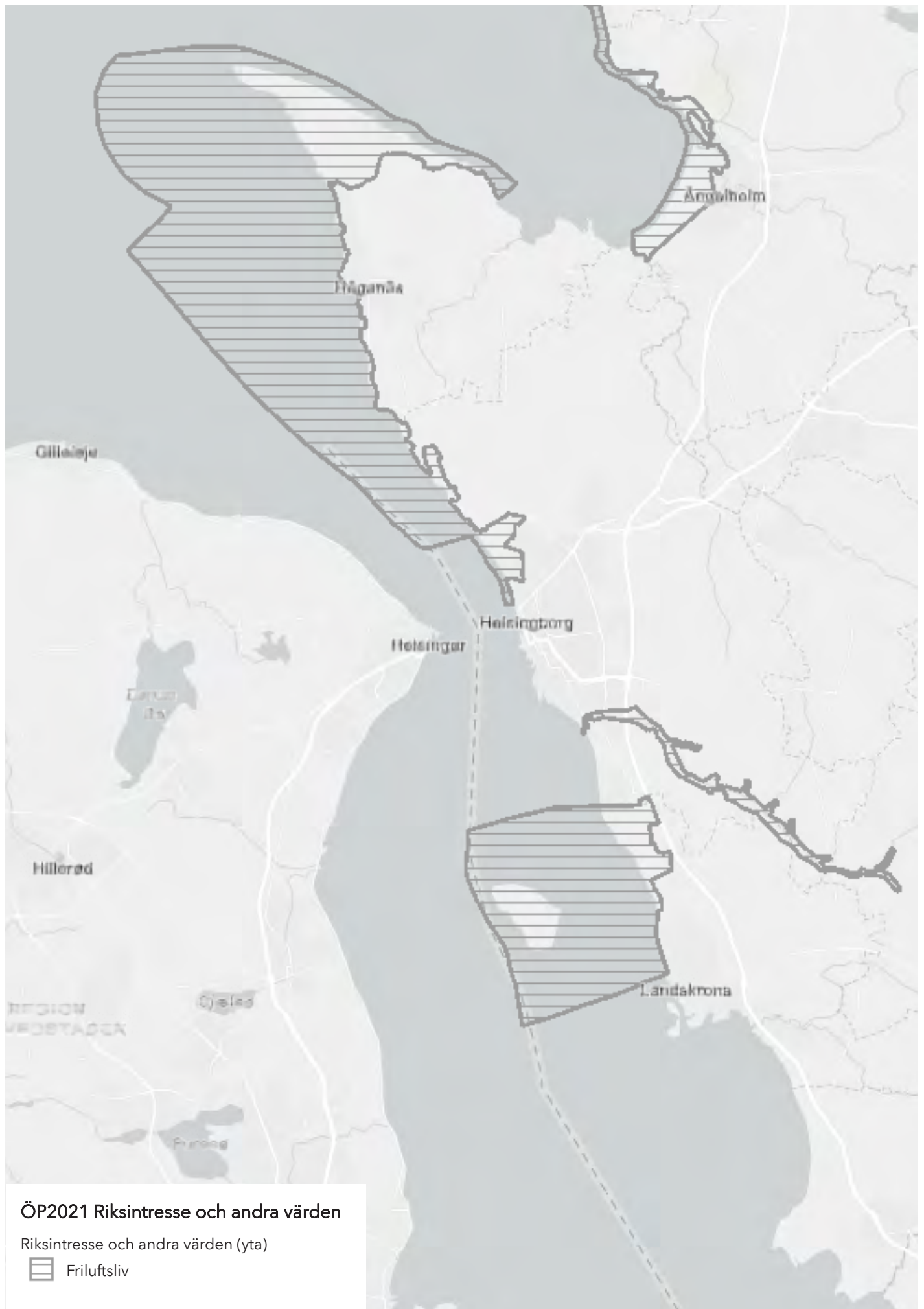
Råån är en cirka 30 kilometer lång å som mynnar ut i Öresund vid det gamla fiskeläget Råå i Helsingborg. Ån slingrar sig naturligt i det öppna slätt- och jordbrukslandskapet och har ett flackt fall med både lugnt och strömmande vatten. Ån omges av en bitvis markant dalgång där det finns betesmarker och skogsområden med höga naturvärden. Både fågel- och fiskfaunan är rik. Borgens naturreservat utgörs av en bäckravin med branta och lövskogsklädda sluttningar. På ravinens östra krön ligger resterna av en fornborg, och i området finns flera fornlämningsmiljöer från sten- och bronsåldern.

Råån har stor betydelse för helsingborgarnas och landskronabornas närrekreation. Mellan Råå och Gantofta finns anlagda stigar som erbjuder goda vandringsmöjligheter på båda sidor av ån. Delar av stigarna är tillgängliga med rullstol. I naturreservaten Fjärestad – Gantofta och Borgen finns enklare anläggningar och stigar för friluftslivet. Råån är ett erkänt bra fiskevatten för framförallt öring. Inom strandområdet finns över lag få hindrande byggnader eller anläggningar, men endast delar av åstranden är iordningställd för promenader och vandring. Det finns potential att utveckla längre sammanhängande leder längs ån.

Området ligger i direkt anslutning till Helsingborgs stad. I tätorterna längs ån finns service och anslutning med lokaltåg. Det saknas i stor utsträckning anläggningar för friluftslivet, till exempel rastplatser.

5.1.3.2 Ställningstagande

- Naturreservat inom området förvaltas enligt skötselplan. Strandskyddet respekteras och tillsyn utövas vid behov.
- Befintliga stigar hålls framkomliga och Skåneleden bevaras och underhålls.
- I kommande planering och projekt ska man ta hänsyn till natur- och kulturmiljövärden.
- Inom riksintresset ska man undvika åtgärder och verksamheter som påtagligt kan skada områdets



Karta 5.1.3 Riksintresse friluftsliv.

värden. Det gäller särskilt hindrande bebyggelse och anläggningar i strandområdet liksom master och vindkraft som innebär negativ visuell påverkan.

- Man ska ta hänsyn till slitage i naturmarker och störande användning av vattenområden som kan skada områdets värden.

5.1.3.3 Påverkan

Vi bedömer att översiktsplanen inte påverkar riksintresset på ett negativt sätt. Stora delar av riksintresseområdena är skyddade genom naturreservat och andra skyddsbestämmelser.

5.1.4 Riksintresse rörligt friluftsliv (MB 4 kap. 1,2 §)

Det finns inga utpekade områden för rörligt friluftsliv inom Helsingborg. Översiktsplanen har ingen negativ påverkan på riksintresseområdena i grannkommunerna Höganäs och Ängelholm.

5.1.5 Riksintresse kustzon (MB4 kap. 1,4 §§)

Riksintresset för Helsingborgs kustzon ingår i miljöbalkens utpekade kust- och skärgårdsområde. Riksintresset innebär att exploateringsföretag och andra ingrepp i miljön inte får medföra att områdenas natur- och kulturvärden påtagligt skadas. Etablering av miljöstörande anläggningar får endast ske på platser där liknande verksamhet redan finns.

Bestämmelserna ska inte utgöra ett hinder för utbyggnaden av befintliga tätorter, det lokala näringslivet eller uppförandet av anläggningar som behövs för totalförsvaret. Om det finns särskilda skäl utgör bestämmelserna heller inget hinder för utvinningen av värdefulla ämnen enligt 3 kap 7§ MB.

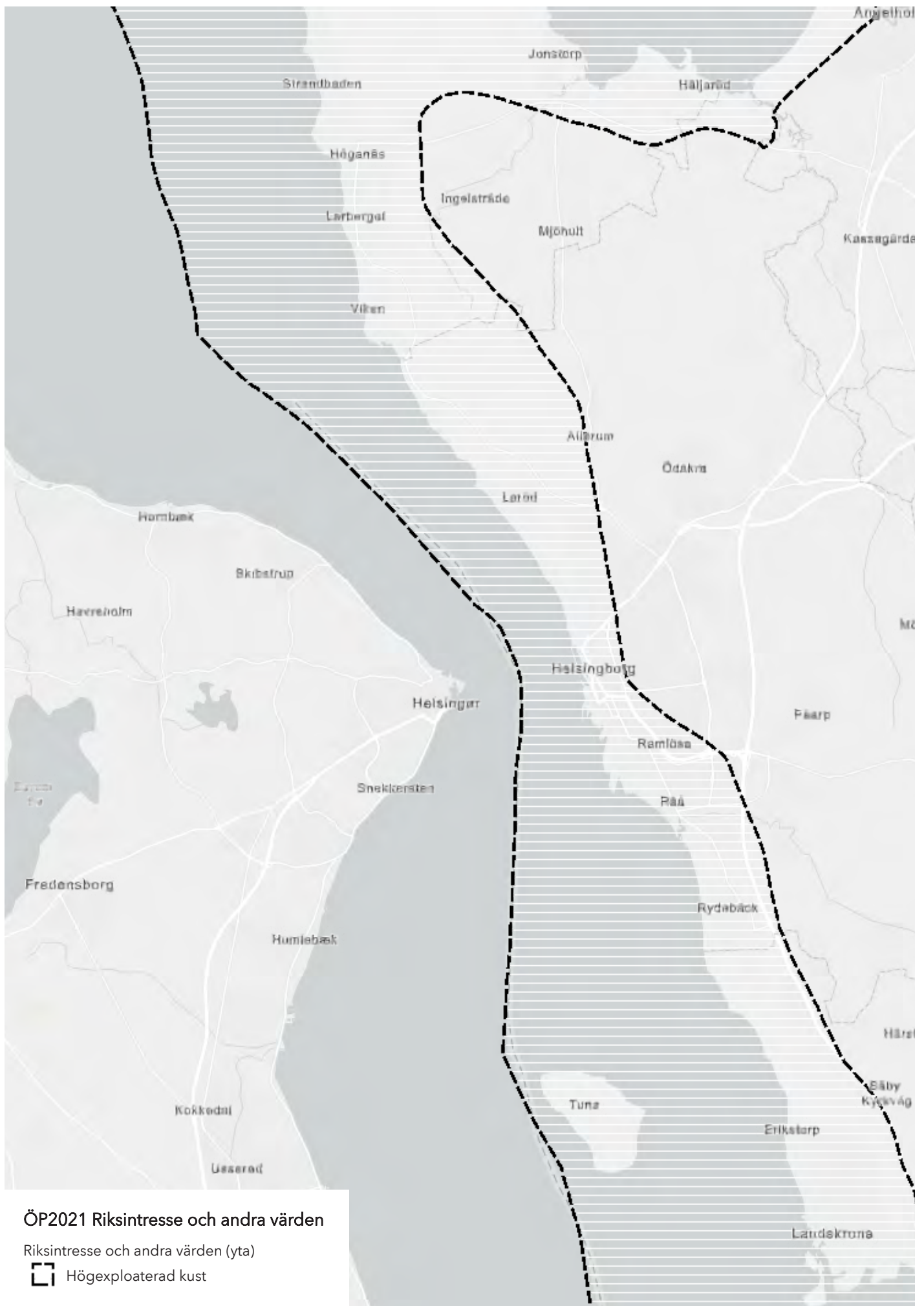
Vad som definieras som tätortsutveckling i miljöbalken är förändringar av bebyggelse och anläggningar som behövs med hänsyn till en normal befolkningsutveckling, förändringar i bostadsstandarden, behovet av trafikleder, grönområden, service och sysselsättning. Även den befintliga näringslivsstrukturen och tätortsstorleken bör tas i beaktande när utbyggnader planeras inom riksintresset. Även statistiska centralbyrån ger vägledning för vad som kan definieras som en tätort och sätter en tydlig gräns på 200 invånare i tät bebyggelse. Vilka områden som definieras som tätorter pekas ut med hjälp av SCB:s digitala kartor.

5.1.5.1 Värden

Det öppna odlingslandskapet dominerar med små öar av natur. Bebyggelsen är koncentrerad med sammanhängande öppna partier emellan. Helsingborgs centralort upptar en stor del av kuststräckan. Norr om Domsten finns gammal hedvegetation och ett komplext strandvallssystem. Landborgen i centrala Helsingborg har varit viktig för stadens utveckling. Råå skansar och Örby ängar är viktiga delar i kustzonens södra



Karta 5.1.4 Riksintresse rörligt friluftsliv.



Karta 5.1.5 Riksdagens kustzon.

del. Genom hela området finns flera naturreservat och riksintressen enligt 3 kap miljöbalken. Den norra delen av Helsingborgs stad berör Utvälinge och Skälderviken. Väster om Vegeåns utlopp blir kusten uppbruten med grunda vikar, sandrevlar och strandbete.

5.1.5.2 Ställningstaganden

- Det är angeläget att de obebyggda delarna av kustzonen bevaras med hänsyn till dess natur- och kulturmiljövärden. Se vidare i avsnitt 3 mark – och vattenanvändning, som anger var ytterligare bebyggelse kan lokaliseras genom tätortsutveckling respektive byggande på landsbygden.
- Det ska läggas stor vikt vid att bevara allmänhetens tillgänglighet till strandområdena i kustzonen.

5.1.5.3 Påverkan

De utpekade nya områdena för sammanhängande bostadsbebyggelse, mångfunktionell bebyggelse och verksamheter i Domsten, Hittarp-Laröd och Rydebäck ligger inom riksintresset för kustzonen. Vi anser att samtliga områden omfattas av undantagsregeln i 4 kap. 1§ andra stycket i miljöbalken då de innebär en utveckling av befintliga tätorter. Med det som bakgrund anser vi att utvecklingen inte har någon negativ påverkan på riksintressets värden.

Hittarp-Laröd och Rydebäck har en befolkning på 4700 respektive 6100 invånare och ett brett serviceutbud med skolor, förskolor, matbutiker och annan service som gör att det inte borde råda vara någon tvekan om att utbyggnaderna utgör utveckling av befintliga tätorter. Även utvecklingen av Domsten bör definieras som tätortsutveckling enligt miljöbalkens mening. Utbyggnaden sker i direkt anslutning till befintlig sammanhängande bebyggelse. I orten bor cirka 700 invånare och service finns i form av bland annat förskola, småbåtshamn med båtklubb, samlingslokal samt säsongöppna mindre butiker. Domsten trafikeras med såväl stadsbusstrafik som regionbusstrafik. De nya bostäderna som vi föreslår i översiktsplanen är få jämfört med övriga orter och sett till befolkningsutvecklingen på landsbygden i övrigt. Tillskottet med nya invånare är viktigt för att kunna behålla och utveckla ortens service.

Vi bedömer att översiktsplanen inte påverkar riksintresset på ett negativt sätt.

5.1.6 Natura 2000, Fågeldirektivet SPA (MB 4 kap. 1,8§§)

Natura 2000 är ett nätverk av värdefulla naturområden inom EU. Syftet är att bevara den biologiska mångfalden. Enligt Fågeldirektivet ska de olika medlemsstaterna upprätta nationella listor med värdefulla områden och dessa ska sedan godkännas av EU. Natura 2000-områden är utpekade som riksintressen enligt miljöbalken och inga åtgärder får vidtas som kan medföra påtaglig skada på riksintresset.

5.1.6.1 Värde

I översiktsplanen berörs ett område av Fågeldirektivet – Skälderviken, som även omfattar delar av Höganäs och Ängelholms kommuner. Området inom Helsingborgs stad är skyddat som naturreservat:

Skälderviken, SE0430125

Natura 2000-området är beläget i det inre av Skälderviken som utgör den sydligaste delen av Kattegatt. Den marina miljön liksom strandlandskapet är mycket dynamiskt med en mosaik av livsmiljöer som är beroende av att naturliga processer som omformar landskapet tillåts verka. Det grunda havsområdet kännetecknas av sandbottnar med och utan ålgräsängar samt rev och stenblock med alger. Det högproduktiva grunda havsområdet ger förutsättningar för områdets höga värde för fåglar. Havsområdet har särskild betydelse som födosöksområde för häckande och rastande vadarfåglar samt för övervintrande sjöfågel.

5.1.6.2 Ställningstagande

- Naturvärdena ska bevaras och utvecklas inom Natura 2000-områdena. Eventuella förändringar inom eller intill Natura 2000-områdena får inte påverka naturvärdena negativt.

5.1.6.3 Påverkan

Vi bedömer att översiktsplanen inte påverkar Natura 2000-områdena på ett negativt sätt.



Karta 5.1.6 Natura 2000, Fågeldirektivet SPA.

5.1.7 Natura 2000, Art- och Habitatdirektivet SCI (MB 4 kap. 1,8§§)

Natura 2000 är ett nätverk av värdefulla naturområden inom EU. Syftet är att bevara den biologiska mångfalden. Enligt direktiven ska de olika medlemsstaterna upprätta nationella listor med värdefulla områden och dessa ska sedan godkännas av EU. Natura 2000-områden är utpekade som riksintressen enligt miljöbalken och inga åtgärder får vidtas som kan medföra påtaglig skada på riksintresset.

5.1.7.1 Värde

I översiktsplanen berörs följande områden där alla är skyddade som naturreservat utom Bältebergaravinen som är skyddad genom skogligt biotopskyddsområde.

Jonstorps-Vegeåns mynning, SE0430147

Natura 2000-området är beläget i det inre av Skälderviken som utgör den sydligaste delen av Kattegatt. Den marina miljön liksom strandlandskapet är dynamisk med en mosaik av livsmiljöer som är beroende av att naturliga processer som omformar landskapet tillåts verka. De grunda havsområdet kännetecknas av sandbottnar med och utan ålgräsängar samt rev med stenblock med alger. Det högproduktiva grunda havsområdet ger förutsättningar för områdets höga värde för fisk, marina däggdjur och fåglar. Av särskild betydelse är havsområdet för lekande och uppväxande plattfisk, ål och torskfiskar, livsmiljö för säl och tumlare, födosöksområde för häckande och rastande vadarfåglar och för övervintrande sjöfågel.

Domsten-Viken, SE0430151

En flack fullåkersbygd som närmast kusten mellan Domsten och Viken övergår i en kusthed. Ett område av stor betydelse för rekreation och friluftsliv.

Christinelund, SE0430079

Ett ädellövskogsområde som ligger i en sluttning med rörligt grundvatten nära markytan vilket medfört en synnerligen rik flora. Delar av en gammal skottskog har restaurerats.

Rååns dalgång, SE0430109

Området karakteriseras av en mindre å, Råån, och en dalgång med relativt branta sluttningar med flertalet mindre biflöden. Jordmånen är rik på kalcium och lera vilket ger goda förutsättningar för en frodig flora. Ån hyser en rik och intressant fiskfauna bestående av bland annat grönlång (Barbatula barbatula) och öring (Salmo trutta). Alluvial skog dominerar strandkanten. Tidigare nyttjades delar av skogen som trädbevuxna hö-ängar. Området har en viktig funktion som en tillflyktsplats för fåglar och däggdjur i ett annars kraftigt brukat landskap.

Borgen, SE0430117

Området utgörs av en ravin vars sluttningar huvudsakligen täcks av lövskog. I botten av ravinen rinner vattendraget Råån. För 200 år sedan förekom brytning av kol i mindre utsträckning i sluttningarna. Skogen är nästan helt fritt utvecklad. Området har en mycket rik fågelfauna och vegetationen är typisk för den näringsrika jordmånen.

Bältebergaravinen, SE0430176

Ravinens mest värdefulla del avsattes 1998 som biotopskydd och består av gammal ädellövskog med bok, alm, ask och lind. I det artrika fåltskiktet förekommer hålnunneört, hässleklocka, gulsippa, blåsippa och trolldruva. Ravinen är en av de finaste lavlokalerna i västra Skåne och innehåller bland annat de hotade arterna stiftklotterlav (Opegrapha vermicellifera) och askkvårtlav (Pyrenula nitidella). Här finns också en av få aktuella förekomster av Skånsk sprötmossa (Eurhynchium schleicheri).

Fjärestad-Gantofta, SE0430067

En ädellövskog breder ut sig och har fått växa fritt under många år. Det finns också välbetade hagmarker med torrängsvegetation samt frisk- och fuktängar. Här finns en välutvecklad ravin och sliprännor i en sandstensvägg som förmodligen tillkom under stenåldern. Området har stora biologiska, geologiska och rekreativa värden.

5.1.7.2 Ställningstagande

- Naturvärdena ska bevaras och utvecklas inom Natura 2000-områdena. Eventuella förändringar inom eller intill Natura 2000-områdena får inte påverka naturvärdena negativt.

5.1.7.2 Påverkan

Vi bedömer att översiktsplanen inte påverkar Natura 2000-områdena på ett negativt sätt.



Karta 5.1.7 Natura 2000, Art- och Habitatdirektivet SCI.

5.1.8 Yrkesfiske (MB 3 kap. 5§)

5.1.8.1 Värde

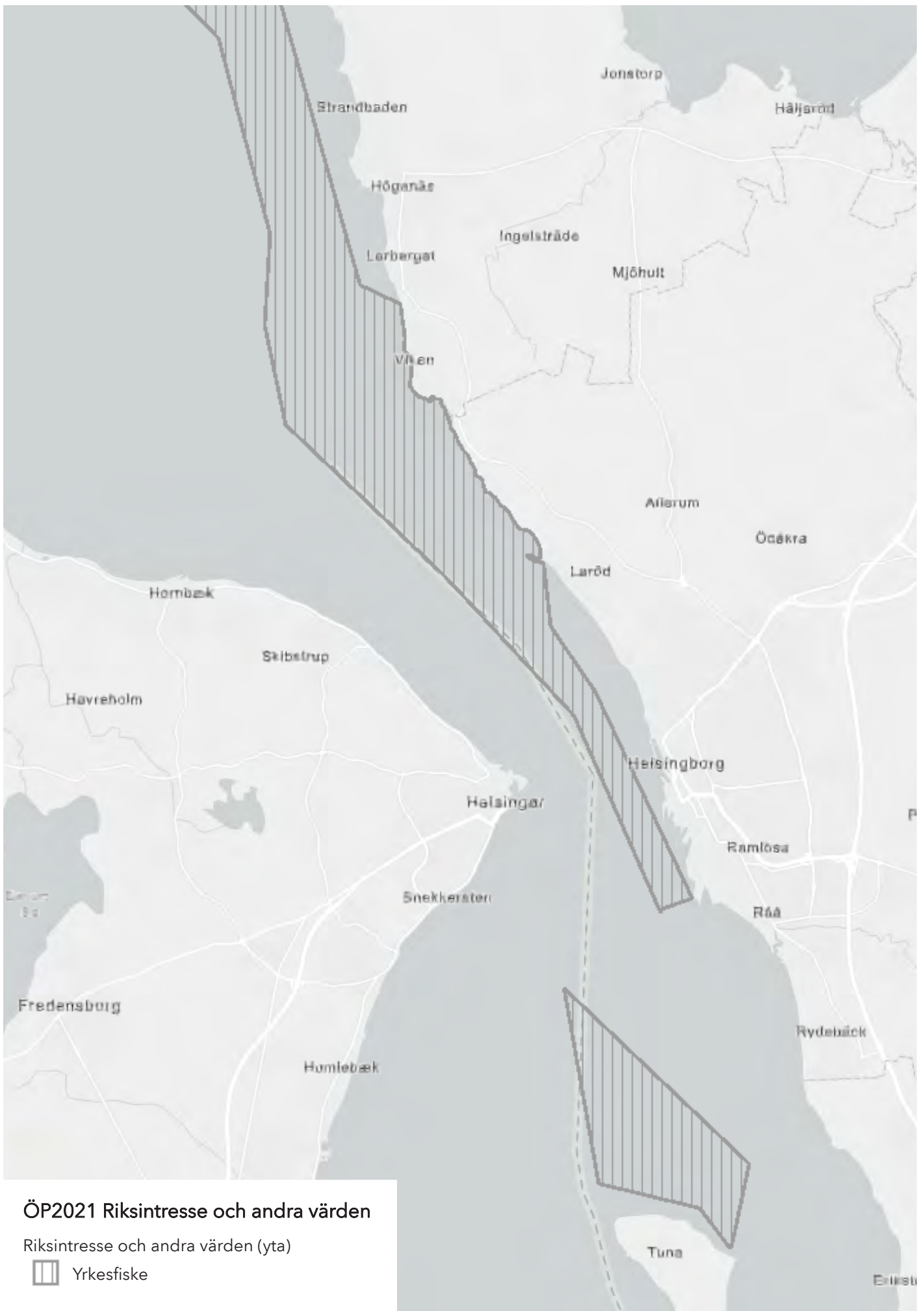
Riksintresset för yrkesfiske berör huvudsakligen uppväxtmöjligheterna för vissa fiskslag och regleras i Miljöbalkens 3 kap. 5 § och pekats ut av Havs- och vattenmyndigheten. Fisket bedrivs över hela området och värdet relaterat till area är högt. I Öresund finns det viktiga lekområden för torsk som förutom att ha betydelse för det lokala fisket också bidrar till bestånden i sydvästra Östersjön och Kattegatt. I Öresund finns det även viktiga lekområden för ål och andra arter.

5.1.8.2 Ställningstagande

- Inom området får man inte vidta åtgärder som kan medföra påtaglig skada på riksintresset. Havets resurser ska användas hållbart där viktiga lek- och rekryteringsområden bevaras.

5.1.8.3 Påverkan

Vi bedömer att översiktsplanen synliggör värdefulla lekområden och viktiga länkar längs Öresund för ett hållbart nyttjande av marina resurser. Översiktsplanen tar i huvudsak hänsyn till befintliga värden och föreslår skydd och utveckling av natur för att förbättra förutsättningarna för larvspridning i och utanför Öresund.



Karta 5.1.8 Rikssintresse yrkesfiske.

5.1.9 Riksintresse kommunikationer för hamn (MB 3 kap. 8§)

Riksintresse kommunikationer för hamn pekas ut enligt miljöbalken (3 kap. 8§). Det grundar sig på transportsystemets funktion och Trafikverket är beslutande myndighet.

5.1.9.1 Värden

Generell funktionsbeskrivning: Allmän hamn, TEN-T

Helsingborgs stads tolkning: Helsingborgs hamn med anslutande farleder och kopplingar till väg- och järnvägsnätet är av riksintresse.

Grunden för riksintresset är container-, roll-on/roll-off-trafiken och färjetrafiken med stora passagerar- och godsflöden. Staten har preciserat riksintresseanspråket i rapporten Riksintresset Helsingborgs hamn, Länsstyrelsen i Skåne län, 2009. Riksintresset Helsingborgs hamn har därefter behandlats i fördjupning av översiktsplan för H+, FÖP H+, sid 19-20. Riksintresset prövas i pågående detaljplanarbeten och kommer att preciseras i kommande ändring av översiktsplan för H+, ÄÖP H+. Vi har ett uppdrag från kommunstyrelsen om ny ÄÖP H+ med anledning av förslag till hamnflytt.

För ytterligare fördjupning av riksintresse hamn hänvisar vi till fördjupad översiktsplan för H+, sidorna 19-20.

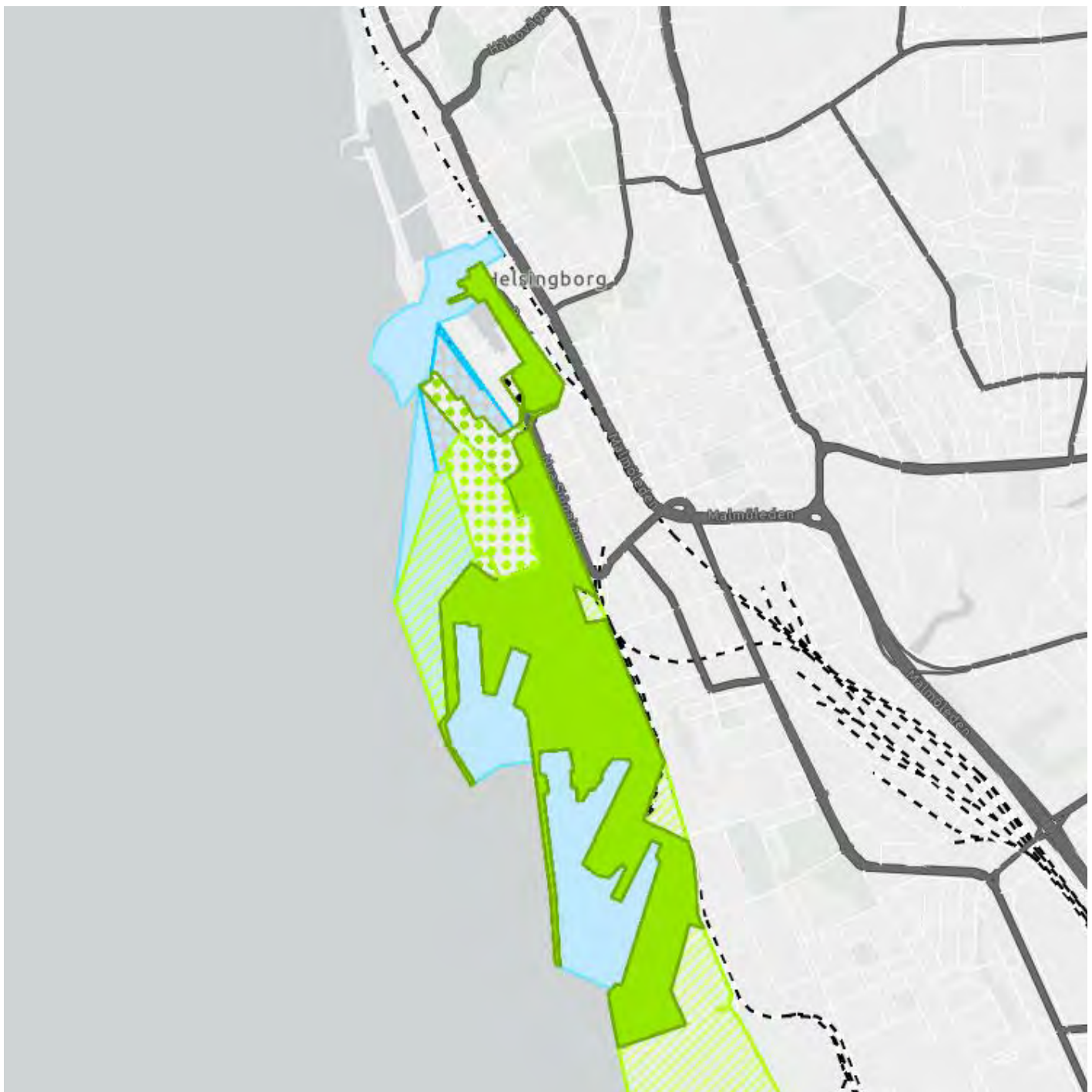
Hamnen är viktig för staden, både som centrum för logistik och transporter och genom de verksamheter och arbetstillfällen som är knutna till hamnen. För Helsingborgs stad är det angeläget att kunna kombinera en väl fungerande hamn med utvecklingen av H+ området. Framtida stadsutveckling söder om Helsingborgs C måste tillgodose riksintresset för hamnen utifrån dess nationella funktion och utvecklingsbehov.

5.1.9.2 Ställningstagande

- För Helsingborgs stad är det angeläget att kunna kombinera en väl fungerande hamn med utvecklingen av hela Helsingborg.





5.1.9.3 Påverkan

Vi bedömer att ÖP2021 innebär obetydlig risk för skada på de funktioner som är utpekade för hamnen.



ÖP2021 Riksintresse och andra värden

Riksintresse och andra värden (yta)

-  Hamn - land
-  Hamn - land, ej riksintresse enligt Helsingborgs stads nuvarande tolkning
-  Hamn - land, ej riksintresse enligt Länsstyrelsens och Helsingborgs stads nuvarande tolkning
-  Hamn - vatten
-  Hamn - vatten, ej riksintresse enligt Helsingborgs stads nuvarande tolkning
-  Hamn - vatten, ej riksintresse enligt Länsstyrelsens och Helsingborgs stads nuvarande tolkning
-  Hamn - utvecklingsområde
-  Hamn - utvecklingsområde, ej riksintresse enligt Helsingborgs stads nuvarande tolkning

Karta 5.1.9 Riksintresse kommunikationer för hamn.

5.1.10 Riksintresse kommunikationer för sjöfart (MB 3 kap. 8§)

Riksintresse kommunikationer för sjöfart provas enligt miljöbalken (3 kap. 8 §) och grundar sig på transportsystemets funktion. Riksintresset pekas ut av Trafikverket och berör sjötrafikstråk, farleder, ankarplatser och trafiksepareringssystem. För sjötrafikstråket, farleden och trafiksepareringssystemet gäller Öresundstraktatet från 1857, som garanterar en obehindrad passage genom Öresund.

5.1.10.1 Värden

Objekten som inkluderas i riksintresse kommunikationer för sjöfart är i första hand:

Öresund, Öresund ost Pinhättan – farledsnummer 201:

Generell funktionsbeskrivning: Allmän farled

Specifik funktionsbeskrivning: Sträckan Kullen - Malmö redd, med tillhörande ankringsområde.

Helsingborgs stads tolkning: Delstråket Öresund ost Pinhättan ingår i ett övergripande sjötrafikstråk som från norr passerar öster om Ven mot Malmö, vidare via Flintrännan förbi Skånes södra kust för att fortsätta norrut. Till riksintresset hör en utpekad ankarplats vid inloppet till Bulkhamnen i Helsingborg. Stråket har en viktig funktion internationellt, nationellt, regionalt och lokalt för både gods- och persontransport.

Inloppet till Helsingborg - Nordhamnen – farledsnummer 221:

Generell funktionsbeskrivning: Allmän farled

Specifik funktionsbeskrivning: Sträckan Knähaken - Nord-/Väst-/Sydhamnen

Inloppet till Helsingborg - Bulkhamnen – farledsnummer 222:

Generell funktionsbeskrivning: Allmän farled

Specifik funktionsbeskrivning: Sträckan Knähaken - Bulkhamnen

Helsingborgs stads tolkning: De utpekade farlederna, Helsingborgs inlopp - Nordhamnen och Helsingborgs inlopp - Bulkhamnen är av internationell betydelse då Helsingborgs hamn ingår i det utpekade TEN-T nätet (Transeuropeiska nätverket för transporter). Farlederna är av stor vikt för hamnen, som är ett riksintresse, och där bedrivs container-, roll-on/roll-off-trafik och

färjetrafik med stora passagerar- och godsflöden.

Trafiksepareringssystem (TSS)

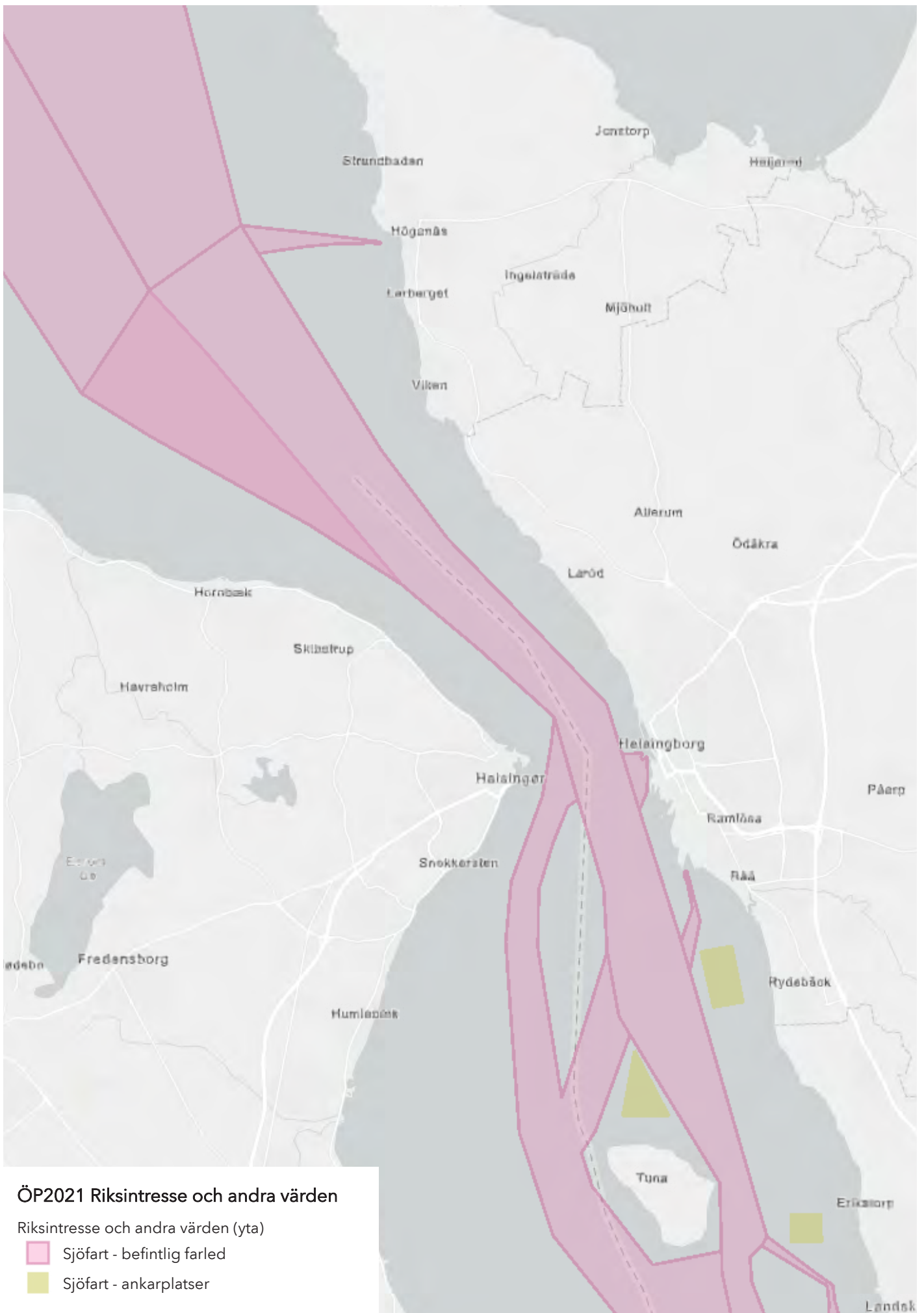
Helsingborgs stads tolkning: Utöver trafikstråk, ankarplats och farleder gäller riksintresse för trafiksepareringssystem (TSS). TSS inrättas i områden med mycket tät trafik och avser att reglera trafiken så att mötande fartyg hänvisas till skilda trafikstråk. TSS är geografiskt noggrant angivet i bland annat sjökort med trafikstråk, separeringszon eller linje. Den delen som berör Helsingborg ska användas av alla fartyg över 20 meter, men kan också användas av fartyg under 20 meter. Inom Helsingborgs stad inbegriper sjötrafikstråket i stora drag område för trafiksepareringssystemet (TSS) längs nästan hela sträckan utom i den södra delen där farleden mot Bulkhamnen ansluter.

5.1.10.2 Ställningstagande

- Åtgärder får inte vidtas som försämrar förutsättningarna för riksintresset

5.1.10.3 Påverkan

Vi bedömer att översiktsplanen inte påverkar riksintresset.



Karta 5.1.10 Riksintresse kommunikationer för sjöfart.

5.1.11 Riksintresse kommunikationer för järnväg och väg (MB 3 kap. 8 §)

Riksintresse kommunikationer för järnväg och väg enligt miljöbalken (3 kap 8 §), grundar sig på transportsystemets funktion och pekas ut av Trafikverket. Skyddet gäller främst interregionala och långväga transporter av personer och varor. Det utpekade nätet ska skyddas mot åtgärder som kan försvåra användningen eller tillkomst av nya sträckningar. Riksintressenas funktion avser god transportkvalitet, god nåbarhet till andra regioner, god tillgänglighet för samtliga trafikanter, god trafiksäkerhet och god miljö både vad gäller hälsa och estetik. Riksintresset omfattar även stationer.

5.1.11.1 Värden

Objekten som inkluderas i riksintresse för kommunikationer är:

Järnväg, Skånebanan Helsingborg – Åstorp (-Hässleholm-Kristianstad)

Generell funktionsbeskrivning: Skånebanan sträcker sig mellan Helsingborg och Kristianstad och förbinder Väst kustbanan, Södra stambanan samt Blekinge Kustbana och har därmed en interregional betydelse.

Helsingborgs stads tolkning: Skånebanan är viktig för godstrafiken eftersom banan förbinder Helsingborg med Godsstråket genom Skåne. Skånebanan har interregional betydelse för persontrafik via Hässleholm och regionalt för pendling. Banan har hög belastning och man planerar åtgärder för ökad kapacitet och högre hastighet. Anslutningen till Väst kustbanan i Ramlösa är en flaskhals som är begränsande för trafikutvecklingen. I framtiden kan det finnas behov av dubbelspår och planskilda korsningar längs hela sträckan mellan Åstorp - Helsingborgs godsbangård. Skånebanans delsträcka förbi Kattarp och Hasslarp har betydelse för utvecklingen av högre kapacitet och kortare restider när Väst kustbanan har byggts ut till dubbelspår genom Helsingborg.

Järnväg, Väst kustbanan (Göteborg-) Ängelholm – Helsingborg – Lund och förbindelsespår till Helsingborgs hamn

Generell funktionsbeskrivning: Väst kustbanan är av internationell betydelse och ingår i det utpekade TEN-T nätet (Transeuropeiska nätverket för transporter). Banan sträcker sig från Göteborg till Lund och är en mycket viktig bana för person- och godstågstrafiken. Banan ingår även i det utpekade strategiska godsnetet.

Helsingborgs stads tolkning: Ängelholm -

Helsingborg: Dubbelspårutbyggnad mellan Ängelholm och Maria station pågår och bedömningen är att den ska vara klar år 2023. Olika alternativ för dubbelspår Maria - Helsingborg C med både tunnelalternativ och dubbelspår längs befintligt spår kommer att utredas vidare i en lokaliseringsstudie, som blir en del av en järnvägsplan, för sträckan. Vår tolkning är att riksintresse för järnväg omfattar en yta med de delar av Väst kustbanan som kan bli möjliga inom ramen för denna lokaliseringsutredning och järnvägsplan innan det resulterar i en mer detaljerad avgränsning av riksintresset.

Helsingborg: Helsingborg C är ett resecentrum som har internationell, nationell, regional och lokal betydelse. Kapaciteten är idag på bristningsgränsen för att kunna ta emot fler tåg. Ett långsiktigt kapacitetsstarkt Helsingborgs C är en förutsättning för att utveckla tågtrafiken på Väst kustbanan och därmed också viktig för hela regionen. Stationen och dess funktioner behöver utvecklas till en attraktiv funktionell och tillgänglig anläggning som möter framtidens behov som stadens stora trafiknod. Här sker byten mellan tåg, regionbussar, stadsbussar och koppling till färjetrafik till Helsingör och här finns cykelparkering och bilparkering. Helsingborg C har en viktig samhällsfunktion, med ett stort utbud av service, kontor, hotell och övrigt näringsliv i dess närhet.

Södertunnelprojektet har inte förts vidare i stadens eller Trafikverkets planering. Projektet innebar en anpassning av Väst kustbanan för att underlätta anslutningen av en fast förbindelse från Danmark samt att stärka resandet via järnväg genom stadsutveckling runt Helsingborg C. Dessa funktioner inryms i riksintresset, men vid en framtida översyn av en fördjupad översiktsplan för H+ ska vi ta ställning till vilken infrastruktur som långsiktigt löser behoven.

Helsingborg - Kävlinge: Viktig för pendlingen mellan Malmö/Lund och Helsingborg. På Väst kustbanan mellan Landskrona östra och Kattarp går det normalt ingen godstrafik. Elektrifierad och dubbelspårig bana.

Förbindelsespår till Helsingborgs hamn: Förbindelsespår till hamn av riksintresse i Helsingborg samt till kemisk industri. För specificering av spår av riksintresse inom hamnområdet, se länsstyrelsens rapport "Riksintresset Helsingborgs hamn" (2009)

Järnväg, Rååbanan Helsingborg – Teckomatorp (-Eslöv)

Generell funktionsbeskrivning: Rååbanan förbinder Helsingborg med Godsstråket genom Skåne.

Helsingborgs stads tolkning: Förutom för godstrafik så används banan regionalt för pendling. Åtgärder bör genomföras för att höja hastigheten och ge möjligheter till möte för ökad robusthet. På sikt bör 30-minuterstrafik åstadkommas på Rååbanan.

Väg, E4 Helsingborg – Haparanda, genom Skåne

Generell funktionsbeskrivning: Väg E4 ingår i det av EU utpekade Trans-European Transport Network, TEN-T. Vägarna som ingår i TEN-T är av särskild internationell betydelse. Väg E4 sträcker sig genom hela Sverige, från Helsingborg till Haparanda, och är en viktig väg för långväga transporter av såväl gods som personer.

Helsingborgs stads tolkning: Väg E4 har en viktig funktion både nationellt, regionalt och lokalt vilket är utgångspunkt för stadens planering. Vägens delsträcka är en del av det utpekade kollektivtrafiknätet och den är även utpekad som särskild betydelsefull för dagens godstransporter. E4 ingår i det rekommenderade nätet för transport av farligt gods. Vägen utgör även anslutning till Helsingborgs hamn och kombiterminal som är utpekade som riksintressen.

Väg, E6 Trelleborg-Strömstad-Riksgränsen, genom Skåne (E20 passerar samma sträcka som E6 inom Helsingborgs kommungräns)

Generell funktionsbeskrivning: Väg E6 ingår i det av EU utpekade Trans-European Transport Network, TEN-T. Vägarna som ingår i TEN-T är av särskild internationell betydelse. Vägen sträcker sig genom Skåne längs västkusten och vidare upp till norska gränsen.

Helsingborgs stads tolkning: Väg E6 har en viktig funktion både nationellt, regionalt och lokalt vilket är utgångspunkt för stadens planering. Vägen genom Skåne är en av landets mer trafikerade motorvägar. Den är en transportled för både Sverige och Norge och har en roll för regional arbetspendling. Vägen är särskilt betydelsefull för dagens godstransporter och andelen tung trafik är hög med en stor andel transittrafik. E6 ingår i det rekommenderade nätet för transport av farligt gods.

Järnväg och väg, Fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör (HH) är ett framtida riksintresse

Generell funktionsbeskrivning: En fast vägförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör är viktig för både persontransporter och godstransporter mellan Sverige och kontinenten. Den framtida vägen är av särskild betydelse för regional eller interregional trafik. En fast

järnvägsförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör anses vara viktig för främst godstrafiken mellan Sverige och kontinenten som spås öka. Möjliga landanslutningar diskuteras och utreds av lokala och regionala aktörer.

Helsingborgs stads tolkning: Den fasta förbindelsen har stor betydelse för både persontransporter och godstransporter mellan Sverige och kontinenten. Lokala, regionala och statliga aktörer diskuterar och utreder möjliga landanslutningar. Den framtida väg- och järnvägsförbindelsen är av särskild betydelse för regional eller interregional trafik. Den i riksintressekartan illustrerade HH-pilen för framtida riksintresse för väg och järnväg innefattar alternativa lösningar, både med en kombinerad väg- och järnvägstunnel i norra delen och med en separat vägtunnel och en separat järnvägstunnel. Det är för tidigt att idag begränsa sig till en lösning då det finns flera delar kvar att utreda.

Terminalen vid Västkustbanan

Generell funktionsbeskrivning: Övriga last- och lossningsplatser samt terminaler.

Helsingborgs stads tolkning: Kombiterminal med anslutning till rangerbangård och hamn pekas ut som viktig funktion, men den geografiska placeringen kan förändras. Goda anslutningar till övergripande järnvägsnät och europavägarna E4 och E6. Verkstadsdepå i Raus, främst för regionaltåg. Terminalen kan inrymma funktioner för tåguppställning, städning m.m.

Järnvägsstationerna utpekade i kartan

Helsingborgs stads tolkning: Befintliga järnvägsstationer räknas som riksintresse varför vi även har pekat ut Ramlösa och Rydebäck stationer som sådana i riksintressekartan. Vår tolkning är att man bör utreda och peka ut en station vid Raus som ett framtida riksintresse.

5.1.11.2 Ställningstagande

- Vi ska samverka med berörda aktörer enligt ställningstaganden i kapitel 2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem.
- Vi ska ta hänsyn till utpekade järnvägs- och vägsträckningar vid förändring och exploatering i deras närområde för att säkerställa riksintresset.





5.1.11.3 Påverkan

Vi bedömer att ÖP 2021 sammantaget innebär en liten risk för skada på de funktioner som pekas ut för riksintressanta järnvägar och vägar. En nationell utveckling med ett





resande som är hållbart ur klimatsynpunkt kommer att bidra positivt i dessa frågor. Möjligheten att flytta över godstransporter från väg till järnväg samt att etablera verksamheter på ett sätt som underlättar effektiva och balanserade trafikflöden till och från riksintressanta vägar och järnvägar bidrar också till att begränsa påverkan. Hänsynen till riksintressena i enskilda detaljplaner prövas i senare skede.

ÖP2021 Riksintresse och andra värden




Riksintresse och andra värden (punkt)

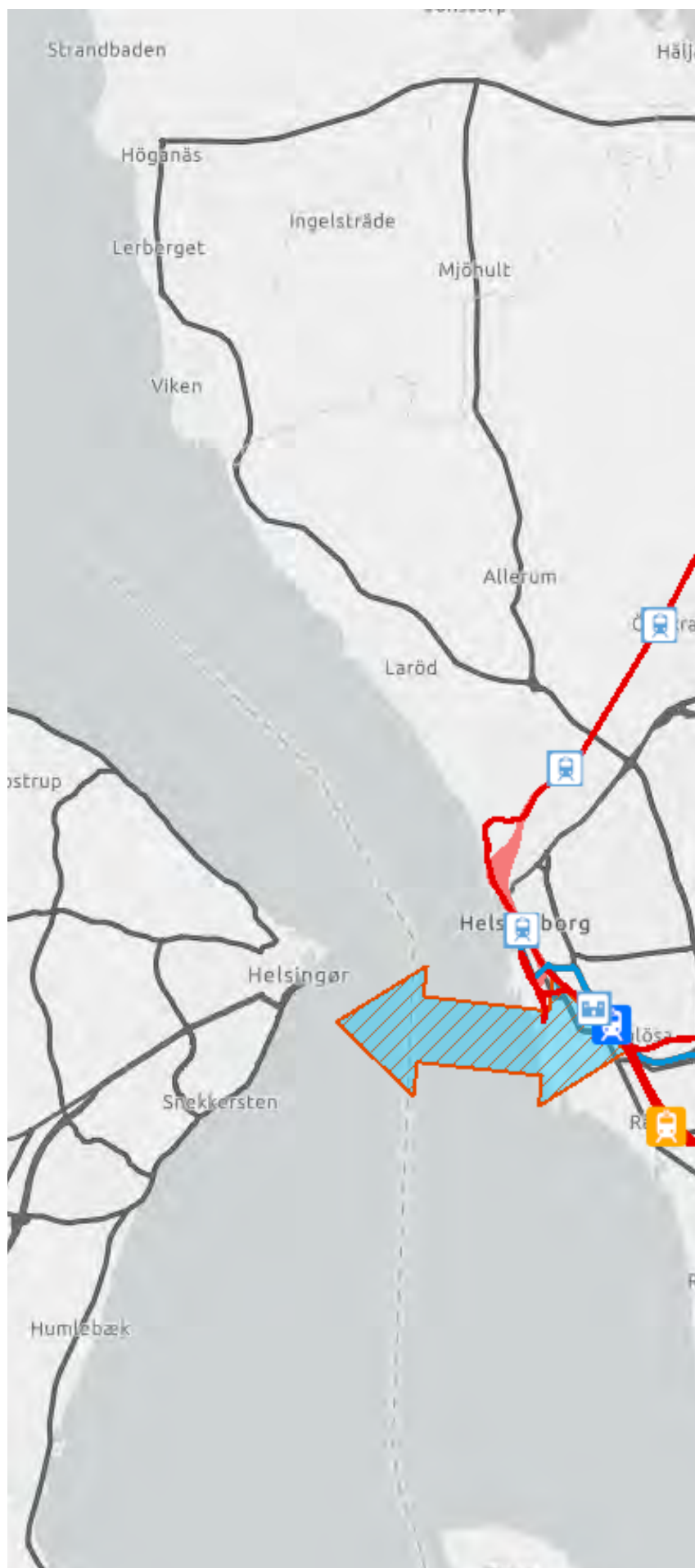
-  Järnväg - befintlig bangård, terminal m.m.
-  Järnväg - befintlig station för resandeutbyte
-  Järnväg - befintlig station för resandeutbyte enligt Helsingborgs stads tolkning
-  Järnväg - framtida station för resandeutbyte enligt Helsingborgs stads tolkning ; Järnväg - framtida station för resandeutbyte enligt Helsingborgs stads tolkning

Riksintresse och andra värden (linje)

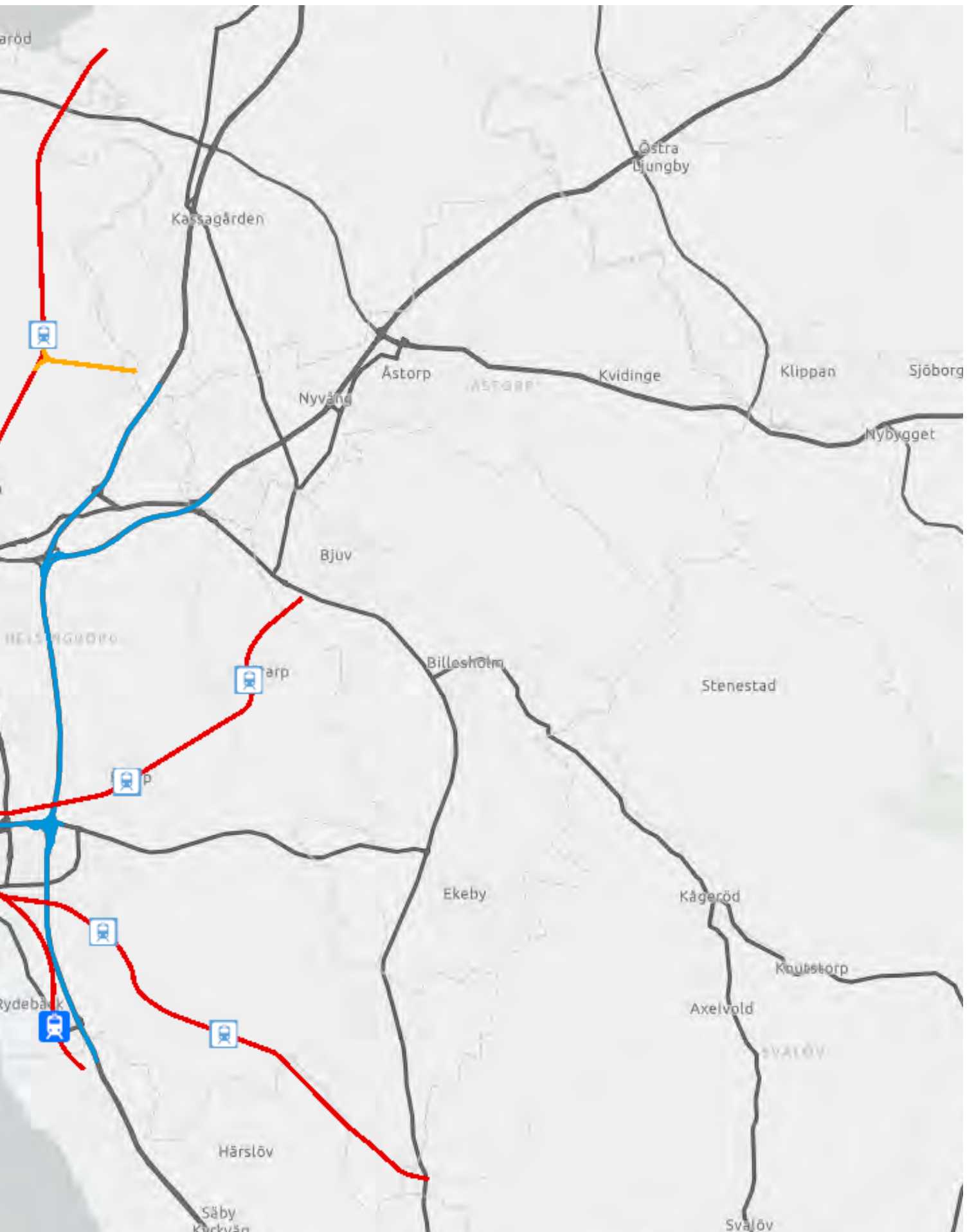
-  Järnväg - framtida enligt Helsingborgs stads tolkning
-  Järnväg - befintlig
-  Järnväg - befintlig enligt Helsingborgs stads tolkning
-  Väg - befintlig

Riksintresse och andra värden (yta)

-  Väg - framtida fast förbindelse mellan Sverige och Danmark
-  Järnväg - framtida fast förbindelse mellan Sverige och Danmark
-  Järnväg - framtida enligt Helsingborgs stads tolkning



Karta 5.1.11 Riksintresse kommunikationer för järnväg och väg.



5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart (MB 3 kap. 8§)

Riksintresse kommunikationer för luftfart pekas ut av Trafikverket enligt miljöbalken (3 kap. 8§).

5.1.12.1 Värden

Helsingborgs stad omfattas av MSA-yta för Ångelholms flygplats, men också delvis för Halmstad och Malmö flygplatser.

MSA (Minimum Sector Altitude) är den höjd som ett flygplan, som är på väg ner för att landa, säkert kan sjunka till innan den slutliga inflygningen tar vid. Flygtrafiken rör sig med fastställda marginaler över den MSA-påverkande ytan, vars höjd är densamma som högsta hinder inom ytan. Nya hinder kan ha en negativ inverkan på flygtrafiken. Den MSA-påverkande ytan, består av en cirkel med radien 55 kilometer som utgår från flygplatsens landningshjälpmedel.

Att uppföra byggnader eller andra föremål högre än 20 meter kan komma att påverka flygtrafiken. Lokaliseringsbedömning (flyghinderanalys) ska göras vid varje enskild etablering av höga föremål eller objekt som på annat sätt kan påverka flygplatsernas funktion.

5.1.12.2 Ställningstagande

- Alla bygglovsärenden som rör höga objekt som är högre än 20 meter ska remitteras till Luftfartsverket, aktuell flygplats, Försvarsmakten och vid behov till Kustbevakningen.

5.1.12.3 Påverkan

Översiktsplanen påverkar inte riksintresse kommunikationer för luftfart på ett negativt sätt.



Karta 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart.

5.1.13 Riksintresse totalförsvaret (MB 3 kap. 8§)

5.1.13.1 Värden

Stora delar av Helsingborgs stad faller inom riksintresset för totalförsvaret och influensområdet för väderradarn som är placerad inom Båstads kommun.

5.1.13.2 Ställningstaganden

- Alla ärenden som rör höga objekt som är högre än 20 meter utanför sammanhållen bebyggelse alternativt högre än 45 meter inom sammanhållen bebyggelsen ska remitteras till Försvarsmakten. Definitionen av sammanhållen bebyggelse/tätort utgår ifrån Lantmäteriets översiktskarta i skala 1:250 000.

5.1.13.3 Påverkan

Översiktsplanen påverkar inte riksintresset för totalförsvaret på ett negativt sätt.



ÖP2021 Riksintresse och andra värden

Riksintresse och andra värden (yta)

 Influenzområde för väderadar

Karta 5.1.13 Riksintresse totalförsvär.

5.2 Andra värden

I det här avsnittet redovisas de områden med särskilda kvaliteter eller andra förhållanden som det bör tas hänsyn till vid exempelvis detaljplanering och bygglovsprövning.

Här beskrivs hur Helsingborgs stad avser ta hänsyn till allmänna intressen vid beslut om användningen av mark- och vattenområden i enlighet med plan- och bygglagens andra kapitel.

Resultatet av avvägningar mellan olika allmänna intressen redovisas i avsnitt 3 Mark- och vattenanvändning.

5.2.1 Vattenskyddsområden

5.2.1.1 Värden

För att skydda dricksvattentäkter kan länsstyrelsen eller kommunen med stöd av miljöbalken fastställa så kallade vattenskyddsområden. Inom ett vattenskyddsområde finns bestämmelser för verksamheter och åtgärder som riskerar att förorena vatten på både kort och lång sikt eller som på annat sätt kan hindra vattenverksamheten, exempelvis genom att hantera kemikalier, sprida bekämpningsmedel eller byggnation.

I ÖP 2021 berör två vattenskyddsområden: Örby grundvattentäkt och Örby berggrundvattentäkt.

Örby grundvattentäkt

Örbyfältets grundvattentäkt ligger till större delen inom planområdet för ÖP 2021. Grundvattentäkten är indelad i infiltrationsområden och brunnsområden samt primär, sekundär och tertiär skyddszon. Läs mer under avsnitt 3.7.1 Vatten och avlopp.

Örby berggrundvattentäkt

Skyddsområdet är indelat i vattentäktszon (område kring brunnar) samt primär, sekundär och tertiär skyddszon. Vattentäktszonerna rymmer i de primära skyddszonerna.

NSVA håller på att uppdatera vattenskyddsområdets gränser och föreskrifter inom Örby berggrundtäkt. Vattenskyddsområdet kommer att utökas österut mot Gantofta och nya borrar med tillhörande ledningar ska tillkomma. Täkten kommer samtidigt att uppgraderas från reservvattentäkt till att vara i kontinuerlig drift. Kartan visar utredningsmaterial från februari 2017, och kommer troligen att uppdateras. NSVA äger frågan och det krävs kontakt i det fortsatta planeringsarbetet.

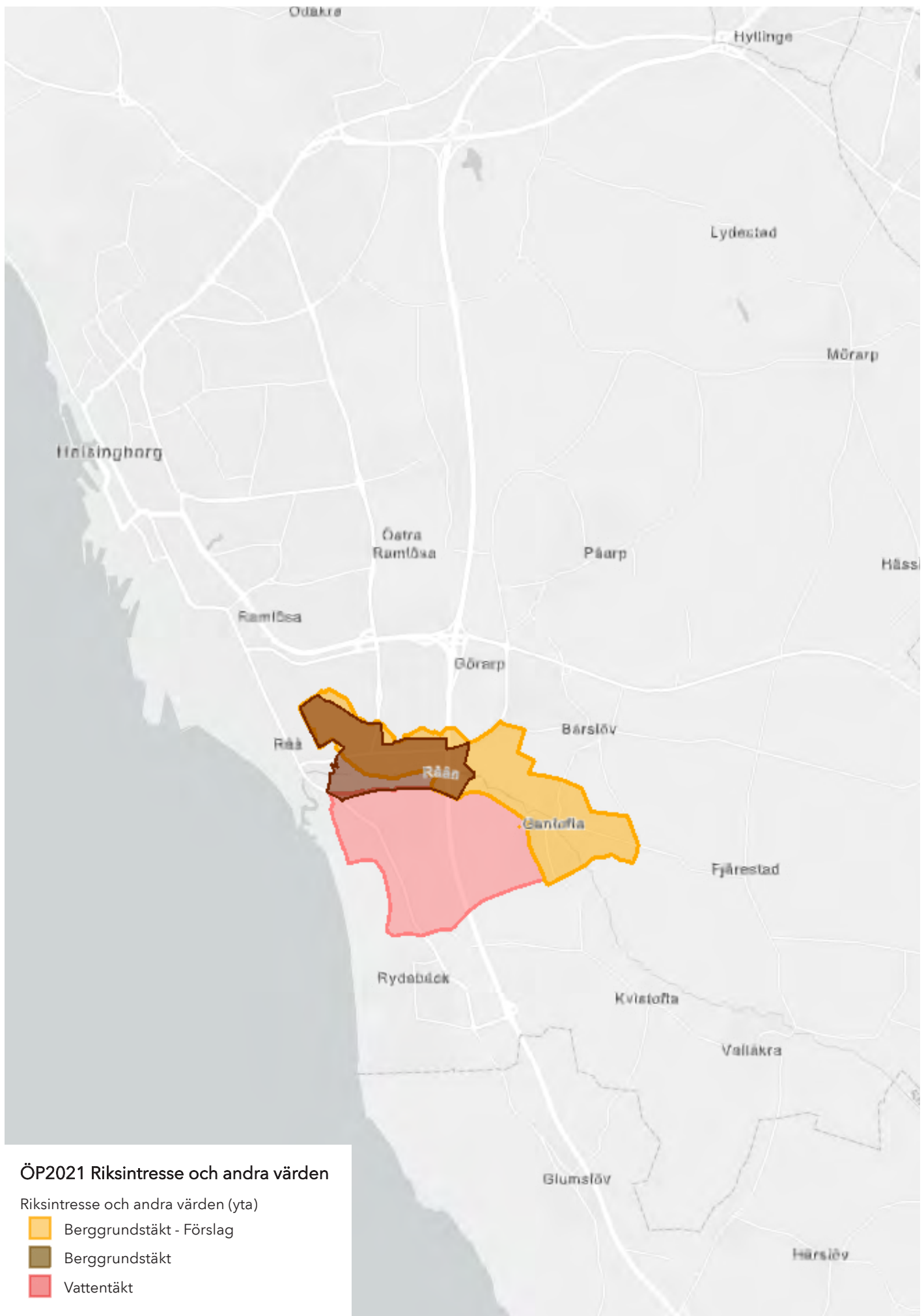
5.2.1.2 Ställningstagande

- Vid nybyggnation i ett vattenskyddsområde gäller skyddsföreskrifterna.
- Vid nybyggnation i anslutning till ett vattenskyddsområde ska vi ta hänsyn till gällande skyddsföreskrifter.
- Alternativ till att leda om trafiken genom Örby vattentäkter behöver utredas i samråd med Trafikverket och NSVA.

5.2.1.3 Påverkan

Översiktsplanen påverkar inte vattenskyddsområdena, under förutsättning att man också i den kommande planeringen följer gällande skyddsföreskrifter.

Idag leder man trafiken (inklusive farligt gods) via Landskronavägen (Väg 1350) när E6:an är avstängd vid exempelvis olyckor. Detta är inte tillåtet enligt vattenskyddsföreskrifterna för Örbyfältets vattentäkt och vägen är inte anpassad för att kunna hantera riskerna för vattentäkten vid en eventuell olycka.



Karta 5.2.1 Vattenskyddsområden.

5.2.2 Miljökvalitetsnorm för vatten och för havsmiljön

Vattendirektivet

Ramdirektivet för vatten antogs av EU:s medlemsländer år 2000. Det syftar till att skydda och förbättra EU:s alla vatten och skapa en helhetssyn på vattenfrågor inom EU. Vattenförvaltningen utgår från vattnets naturliga gränser, så kallade avrinningsområden. Enligt EU:s ramdirektiv ska vi ha tillräckligt mycket vatten av god kvalitet både idag och imorgon. Vattendirektivet innehåller ekologiska, kemiska och kvantitativa kvalitetskrav, så kallade miljökvalitetsnormer (MKN) för vattenförekomster. Miljökvalitetsnormerna är juridiskt bindande. Målet är att samtliga vattenförekomster i Sverige uppfyller god status år 2021 eller år 2027.

Sverige är indelat i fem vattendistrikt där en vattenmyndighet ansvarar för att genomföra vattendirektivet i respektive vattendistrikt. Vegeån mynnar i Skälderviken och hör till Västerhavets vattendistrikt medan Råån mynnar i Öresund och hör till Södra Östersjöns vattendistrikt. Därutöver avvattnas cirka en tredjedel av kommunens yta direkt till Öresund via ett tiotal kustmynnande vattendrag.

Sveriges vatten har delats in i vattenförekomster och en miljökvalitetsnorm har blivit fastställd för respektive vattenförekomst. För att ett vatten ska kunna klassas som vattenförekomst måste det ha en viss storlek. Vatten som inte klassats som vattenförekomst kallas Övrigt vatten men omfattas ändå av Sveriges vattenförvaltning, vilket innebär att vi måste arbeta för god ekologisk och kemisk status överallt. Helsingborgs stad har sammanlagt 21 olika vattenförekomster, varav 6 stycken är vattendrag, 4 stycken är kustvatten och 11 stycken är grundvatten.

Havsmiljödirektivet

Havsmiljödirektivet antogs inom EU år 2008 och införlivades i Svensk lagstiftning år 2010 genom havsmiljöförordningen. Direktivets syfte är att skydda och förbättra EU:s alla havsområden och skapa en helhetssyn på havsmiljöfrågor inom EU genom att uppnå eller upprätthålla en god miljöstatus i Europas hav. Havsmiljödirektivet definierar god miljöstatus som ett tillstånd där haven är friska och produktiva och där användningen av den marina miljön är hållbar. Det marina ekosystemets arter, samhällen, livsmiljöer och funktioner ska skyddas och bevaras, samtidigt som människans behov av resurser tillgodoses. Varje medlemsstat ansvarar för att ta fram en kartläggning, åtgärder och förvaltningsplan för att nå god status. Förvaltningscykeln löper över sex år där den nya cykeln stäcker sig från år 2022 till och med år 2027. Åtgärder

riktar sig i huvudsak till myndigheter och kommuner att genomföra.

Direktivet omfattar alla marina vatten inom EU, inklusive den ekonomiska zonen (EEZ) och överlappar med vattendirektivet i kustzonen. Sverige har delat in sitt hav i två förvaltningsområden, Nordsjön och Östersjön. Östersjöns förvaltning sträcker sig från finska gränsen till Öresundsbron, och Nordsjön sträcker sig från Öresundsbron till norska gränsen.

För att nå god miljöstatus har elva svenska miljökvalitetsnormer (MKN) för havsmiljön blivit fastställda. Miljökvalitetsnormer är juridiskt bindande styrmedel som ska se till att god miljöstatus upprätthålls eller uppnås. Till miljökvalitetsnormerna kopplas indikatorer som visar aktuell status.

Målsättningen har varit att utforma miljökvalitetsnormer som motsvarar alla de belastningar som inledningsvis bedömdes kunna påverka miljön. De omfattar belastning i form av näringsämnen, farliga ämnen, främmande arter, uttag av arter, fysisk påverkan på havsbottnar och avfall i havsmiljön.

5.2.2.1 Värden

Vatten

Råån utgör en egen vattenförekomst liksom Skavebäcken, Oderbäcken och Vege å, medan Hasslarpsån är uppdelad på två vattenförekomster. Helsingborg har del i fyra kustvattenförekomster; N Öresunds kustvatten, Helsingborgsområdet, N m Öresunds kustvatten och Skälderviken.

Nästan allt vatten i kommunens vattendrag kommer från nederbörd som faller inom kommunen. Vi har därmed rådighet över förutsättningarna för vattnets kvalitet inom den egna kommunen. Det sätt på vilket man planerar och använder marken inom avrinningsområdena får effekt på vattenkvaliteten, liksom åtgärder som sker direkt i anslutning till vattendragen. Detta kan jämföras med kustvattnet som är beroende av att flera kommuner och ibland även flera länder agerar.

Miljökvalitetsnormerna för vatten innebär för Helsingborg att våra ytvattenförekomster ska nå god ekologisk status senast år 2027, undantaget kustvattenförekomsten Helsingborgsområdet som ska uppnå måttlig ekologisk status senast år 2027, samt att statusen inte får försämrats. Den främsta orsaken till att Helsingborgs ytvattenförekomster har fått tidsfrist till 2027 är tillförsel av näringsämnen. Vattendragen tillförs



Karta 5.2.2 Miljö kvalitetsnorm för vatten och för havsmiljön.

förorenande ämnen från bebyggelse, vägar, reningsverk, lantbruk och andra verksamheter. Dessa ämnen transporteras via vattendragen och vidare ut till kusten.

Tretton av kommunens fjorton grundvattenförekomster uppnår redan idag god kvantitativ och kemisk status. Undantaget är Helsingborgssandstenen som endast uppnår otillfredsställande kemisk status.

I Helsingborgs stad har vi ansvar för att normerna följs och ska iakttas vid planering. Vattendelegationernas åtgärdsprogram för de fem svenska vattendistrikten (beslutade i december 2016) slår fast att kommunerna ska genomföra sin översikts- och detaljplanering samt prövning enligt plan- och bygglagen så att den bidrar till att miljö kvalitetsnormerna för vatten ska kunna följas. Verksamhetsutövare, kommunens förvaltningar och bolag har ett brett uppdrag inom vattenförvaltningen och många skyldigheter för att säkerställa att miljö kvalitetsnormerna uppnås.

För att miljö kvalitetsnormerna ska kunna uppnås och bibehållas i Helsingborgs havsmiljö behöver vi förbättra vattenkvaliteten på avrinningen från land samt fortsätta att skydda de vegetationsklädda kustnära bottenarna och djupbottenarna >20 meter från exploatering. Likaså behöver miljö kvalitetsnormen för uttag av arter uppfyllas där hållbara bestånd av fisk behöver säkras.

Havsmiljö

Hela Helsingborgs havsområde faller inom Nordsjöns förvaltningsområde och är främst påverkat av kvaliteten på tillrinningsområdena från land.

Då nästan allt vatten i kommunens vattendrag kommer från nederbörd som faller inom kommunen, har vi rådighet över förutsättningarna för det tillrinnande vattnets kvalitet inom och från den egna kommunen. Det sätt på vilket vi och andra kommuner och länder planerar och använder marken inom avrinningsområdena får därför effekt på statusen i vår havsmiljö.

Enligt den inledande bedömningen av status som gjordes år 2018 inför den nya förvaltningscykeln når Öresund inte god status för de indikatorer som är kopplade till övergödning där halten av näringsämnen i kustvattnet och utsjövattnet är för hög, biomassan för växtplankton och klorofyll är för hög och siktdjupet är för dåligt. Däremot visar indikatorerna god status för syrehalt i vattnet, skadliga algbloomingar, djuputbredning av makrovegetation i kustvatten och bottenfauna i kustvatten och utsjö. Vidare uppnår vi inte god status för indikatorer som är kopplade

till farliga ämnen där för höga halter har uppmätts för PBDE, kvicksilver, radionuklider samt organiska tennföreningar (TBT). För att miljö kvalitetsnormerna ska kunna uppnås och bibehållas i Helsingborgs havsmiljö behöver vi förbättra vattenkvaliteten på avrinningen från land samt fortsätta att skydda de vegetativa kustnära bottenarna och djupbottenarna >20 meter från exploatering. Likaså behöver miljö kvalitetsnormen för uttag av arter uppfyllas där hållbara bestånd av fisk behöver säkras.

5.2.2.2 Ställningstagande

Vatten

- Vi ska uppnå god ekologisk och kemisk status i vattendrag, kustvatten och grundvatten.
- Vi ska aktivt verka för att minimera utsläpp av övergödande och andra miljöskadliga ämnen.
- Vi ska följa miljö kvalitetsnormerna för vatten vid all planering.

Havsmiljö

- Vi ska uppnå god status för vår havsmiljö
- Vi ska aktivt verka för att minimera utsläpp av övergödande och andra miljöskadliga ämnen samt undvika exploatering av våra vegetationsklädda kustmiljöer och djupa bottenar.
- All planering ska utgå från miljö kvalitetsnormerna för havsmiljön.

5.2.2.3 Påverkan

Vatten

Vi föreslår en genomtänkt hantering av dagvatten och en medveten hållning till grundvattnets mängd och kvalitet. Vi pekar ut ytor där åtgärder för att rena och/eller fördröja dagvatten ska genomföras. Det bidrar till att förbättra vattenkvaliteten och biologiska förhållanden. Vi förtydligar att vattenplanering ska utgå från avrinningsområdena och recipient, och planerar utifrån såväl kvantitets- som kvalitetsaspekterna, det vill säga att både fördröja och rena vattnet. Vårt fokus på markanvändning, avrinningsområde och recipient utgör ett mycket bra underlag för det fortsatta arbetet. Det ger dessutom en god förståelse för och en gemensam syn på vattenfrågorna i organisationen vilket är en förutsättning för att nå målen. I översiktsplanen finns åtgärder som nya våtmarker och restaurering av vattendrag vilket syftar till att förbättra statusen i vattenförekomsterna.

De utbyggnadsområden som riskerar att ge störst negativ påverkan på miljö kvalitetsnormerna för vatten är Norra och Södra Ekeberga samt Tostarp Södra verksamhetsområde. Även deponier och förorenad mark kan påverka Miljö kvalitetsnormer för vatten på ett negativt sätt. Samtliga recipienter i Helsingborg är

små och känsliga och inga av våra ytvattenförekomster uppnår god status idag. Större sammanhängande verksamhetsområden riskerar därför alltid att påverka MKN för vatten negativt. Dagvattenhanteringen i respektive verksamhetsområde kommer därför att bli avgörande för MKN vatten. Ytlig dagvattenhantering och infiltrationslösningar rekommenderas i första hand.

I översiktsplanen lägger vi en gemensam grund för stadens fortsatta arbete och planering. Tillsammans med dagvattenplan, dagvattenprogram och handlingsplan för våtmarker, bidrar vi till att förbättra vattenkvaliteten och biologiska förhållanden. Vi bedömer att ÖP 2021 ger förutsättningar att nå miljökvalitetsnormerna för vatten. Vi bedömer att översiktsplanen inte påverkar vattenförekomsterna på ett negativt sätt.

Havsmiljö

Vi föreslår ett aktivt arbete med att förbättra kvaliteten på vattnet som kommer från land till kusten.

De utbyggnadsområden som riskerar att ge störst negativ påverkan på miljökvalitetsnormerna för havsmiljön är den planerade fasta så kallade HH-förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör. Här är det viktigt att vi tar hänsyn till områden med mycket

höga naturvärden samt stor biologisk mångfald när vi planerar, utformar och genomför HH-förbindelsen.

I översiktsplanen lägger vi en gemensam grund för stadens fortsatta arbete och planering. Våra ställningstaganden i havet tillsammans med dagvattenplan, dagvattenprogram och handlingsplan för våtmarker, bidrar till att vi förbättrar vattenkvaliteten från land till havet samt kan bibehålla de vegetativa kustområdena och artrika djupbottensamhällena. Vi bedömer att ÖP 2021 ger förutsättningar att nå miljökvalitetsnormerna för havsmiljön.

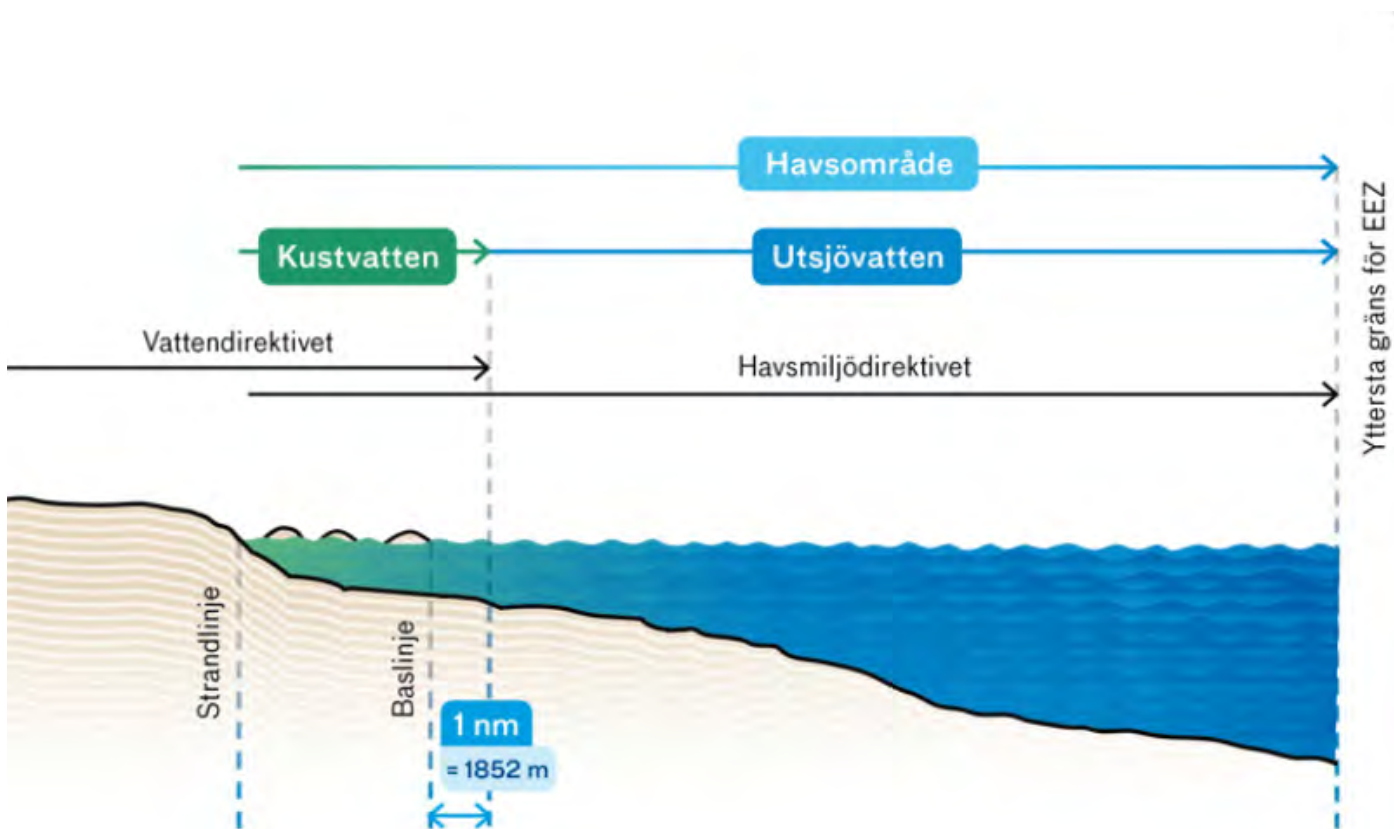


Illustration från Havs- och vattenmyndigheten. Läs mer om Havsmiljödirektivet och Vattendirektivet på Havs- och vattenmyndighetens hemsida www.havochvatten.se

5.2.3 Miljökvalitetsnorm för luft

5.2.3.1 Värden

Luftkvalitetsförordningen (SFS 2010:477) anger miljökvalitetsnormer som ett skydd för miljön och människors hälsa. Regelverket är anpassat för att uppfylla krav som ställs genom vårt medlemskap i EU. I Helsingborg har vi arbetat aktivt sedan 2007 med kvaliteten på utomhusluften genom bland annat åtgärdsprogram. Vi mäter kvävedioxid, svaveldioxid, ozon och partiklar (PM10, PM2,5) dygnet runt. Mätningarna täcker in de centrala delarna av Helsingborg med fokus på de hårdast trafikerade stråken Järnvägsgatan, Drottninggatan och Stenbocksgatan. Mätningar kompletteras med kommuntäckande spridningsberäkningar. 2016 blev vi den första kommunen som klarat av att sänka halterna av kvävedioxid under miljökvalitetsnormen. Länsstyrelsen har upphävt åtgärdsprogrammet genom beslut i februari 2016. Nivåerna för kvävedioxid och partiklar ligger enligt årsrapport för 2019 väl under miljökvalitetsnormerna.

5.2.3.2 Ställningstagande

- Vi ska fortsatt aktivt arbeta för att klara miljökvalitetsnormerna för luft.

5.2.3.3 Påverkan

För att fortsatt ha god kvalitet på vår luft och en begränsad klimatpåverkan behöver vi klara våra mål kring hållbart resande. Annars kommer befolkningsökningen att innebära en så stor ökning av biltrafiken att vi riskerar att inte klara miljökvalitetsnormerna. Det är bland annat därför vi föreslår att vi ska prioritera trafikslagen gång, cykel och kollektivtrafik.

Vi vill också prioritera åtgärder för att minska utsläpp från fossila drivmedel i transportsystemet och arbeta för utveckling av ny teknik som leder till hållbar mobilitet. Exempel på teknikutveckling i närtid som gynnar luftkvaliteten är elkonverteringen av två färjor på linjen Helsingborg och Helsingör samt att stadsbussen Helsingborgsexpressen drivs på el. Vi satsar också på infrastrukturåtgärder som gynnar gång, cykel och kollektivtrafik samt beteendepåverkan för hållbart resande.

Översiktsplanen bidrar till att klara miljökvalitetsnormerna för luft. Det är viktigt att vi kontinuerligt följer upp stadens utveckling kring hållbara resor och transporter liksom luftkvaliteten och att vi sätter in åtgärder om vi bedömer att utvecklingen går åt fel håll.



5.2.4 Stora opåverkade områden

5.2.4.1 Värden

Enligt 3 kap. 2§ MB definieras stora opåverkade mark- och vattenområden som områden som inte alls eller endast obetydligt är påverkade av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön. De ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan påverka områdets karaktär. Skyddet ska gälla så långt som möjligt vilket innebär att tillämpningen ska ställas mot samhällsekonomiska intressen. Det behöver dock inte betyda ett hinder för att bygga ut befintlig bebyggelse.

Exempel på åtgärder kan vara att behålla rekreativskvaliteterna i tätortsnära områden eller i fritidsområden som har ett regionalt intresse. Att behålla landsbygdsområden mellan tätorter för att bevara landskapets natur och kulturhistoriska sammanhang.

5.2.4.2 Ställningstagande

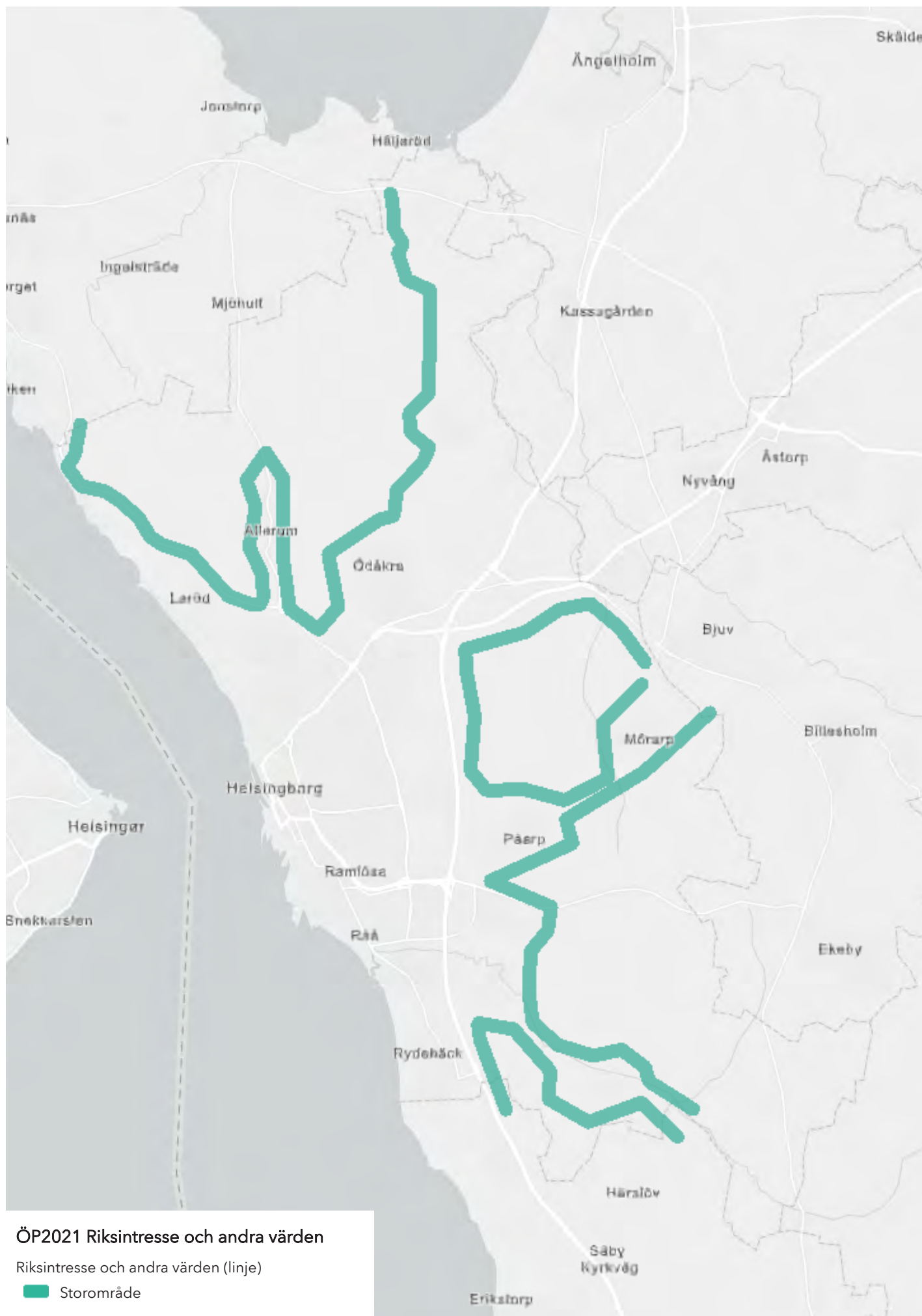
- Tysta och i övrigt opåverkade områden värnas i den fysiska planeringen.
- Nya stora infrastrukturåtgärder på landsbygden lokaliseras så att intrånget i hittills opåverkade områden minimeras.

5.2.4.3 Påverkan

Översiktsplanen tar i huvudsak hänsyn till stora opåverkade områden och undviker att ha negativ påverkan inom dessa. Majoriteten av nya områden för verksamheter och bostäder finns i områden som redan ligger i anslutning till befintlig bebyggelse, eller som är påverkade av buller och av större infrastruktur. Översiktsplanen har en restriktiv hållning till att pröva ny spridd bebyggelse.



Odlingslandskap utan större infrastruktur eller bebyggelse.



Karta 5.2.4 Stora opåverkade områden.

5.2.5 Ekologiskt särskilt känsliga områden

MB 3.3 § Mark- och vattenområden som är särskilt känsliga från ekologisk synpunkt ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan skada naturmiljön.

5.2.5.1 Värden

Områden i Helsingborg som bedöms som särskilt känsliga från ekologisk synpunkt är:

Sandiga områden. Känsliga för påverkan på grundvatten som exempelvis föroreningar; artrika miljöer med rödlistade och ovanliga arter, ofta värdefulla infiltrationsområden för grundvattenbildning.

Lövskog och lövträdsmiljöer. Bristbiotop generellt eftersom det finns lite trädbevuxen mark i Helsingborg. Lövskog och särskilt ädellövskog är särskilt värdefull för biologisk mångfald både nationellt och internationellt. Delar av kommunen ingår i värdeområde för ädellövskog i Skåne och strategin för skydd av skog i Skåne.

Våtmarker, vattendrag. Generell brist på limniska miljöer jämfört med ursprungstillståndet (5 till 10 procent finns kvar idag), värdefulla för biologisk mångfald, mindre vatten har stor känslighet för påverkan av utsläpp och uttorkning, viktiga för att buffra skyfall och rena vatten från näringsämnen och föroreningar innan vidare transport.

Betesmarker. Generell brist på betade och slåttade gräsmarker i Helsingborg, särskilt ogödslade. Värdefulla för biologisk mångfald, känsliga för igenväxning, exploatering eller näringstillförsel.

Grunda havsbottnar. Viktiga uppväxt- och föryngringsområden för fisk i Öresund, känsliga för exploatering och utsläpp, artrika områden.

Djupa havsbottnar. Artrika områden med ovanliga växt- och djursamhällen. Viktiga födosöksområden för pelagisk fisk.

Landskapsekologiska värdeområden. Markområden intill ekologiska värdekärnor. Strategiskt viktiga i ett landskapsekologiskt perspektiv att bevara från exploatering eftersom det är inom värdekärnorna ny natur bör återskapas för att ge bäst effekt.

Lågpunkter i landskapet. Känsliga för skyfall och översvämning. Strategiskt viktiga att bevara från

exploatering och utfyllnad om området behöver användas vid skyfall eller till våtmarksanläggning.

Utströmningsområden i landskapet. I branter längs Landborgen, Helsingborgsryggen, raviner och ådalar finns utströmningsområden som ger särskilda förutsättningar för flora och fauna. Förändringar i grundvattentillförseln som exempelvis dränering kan medföra negativ påverkan.

Förorenad mark. Områden där det har hittats föroreningar eller äldre deponier. Det kan finnas risk för påverkan på grundvatten och omgivande mark.

5.2.5.2 Ställningstagande

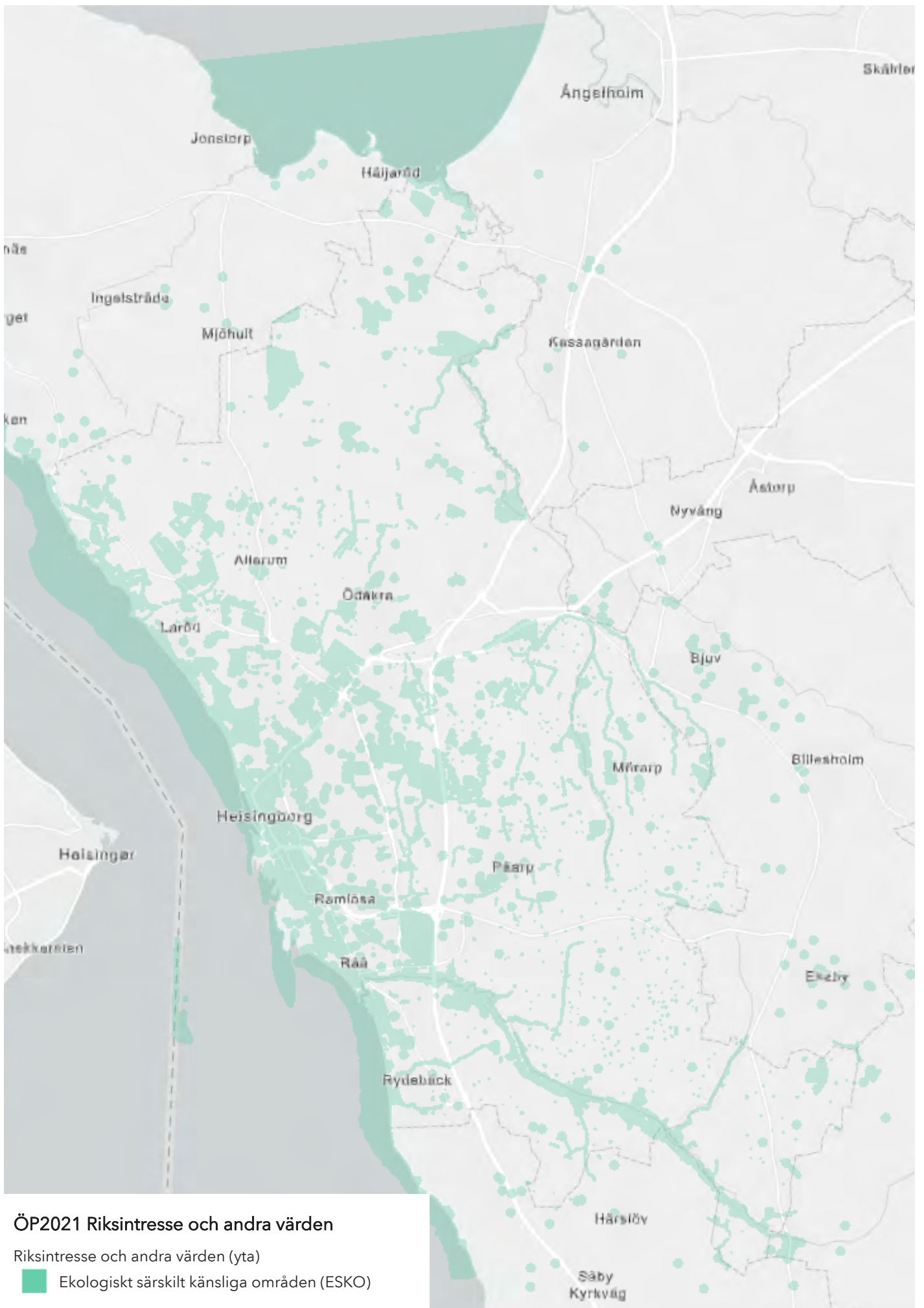
- Ekologiskt särskilt känsliga områden ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som skadar naturmiljön.

5.2.5.3 Påverkan

Översiktsplanen tar i huvudsak hänsyn till ekologiskt särskilt känsliga områden och undviker att ha en negativ påverkan inom dessa.



Fuktlövskog.



Karta 5.2.5 Ekologiskt särskilt känsliga områden.

5.2.6 Naturreservat

Naturreservat är ett långsiktigt sätt att skydda naturområden. Det är länsstyrelsen eller kommunen som beslutar att inrätta naturreservat. Ett naturreservat kan bildas av olika anledningar, till exempel för att bevara biologisk mångfald, se till att ett område säkras för friluftsliv eller för att nyskapa värdefulla naturmiljöer. Det finns även möjlighet att skydda kulturmiljöer som kulturreservat med samma lagstiftning.

I Helsingborgs kommun finns det 20 naturreservat. De tätortsnära naturreservaten har var och en sina speciella värden och spelar en viktig roll för hela kommunens grönstruktur.

I Helsingborg har vi som mål att, i dialog med markägare, bilda fler nya naturreservat. Några av dessa är Björka skog, Björka fälad, Hasslarps dammar, Småryd samt ädellövdungarna vid Marielund, Tollarp, Mörap, Stureholm, Tånga, Tursköp och Rögle säteri. Marielundsskogen, Tollarps skog, Mörapsskogen, Stureholm, Småryd, Tångaskogen, Tursköpskogen och Rögle säteri.

5.2.6.1 Värden

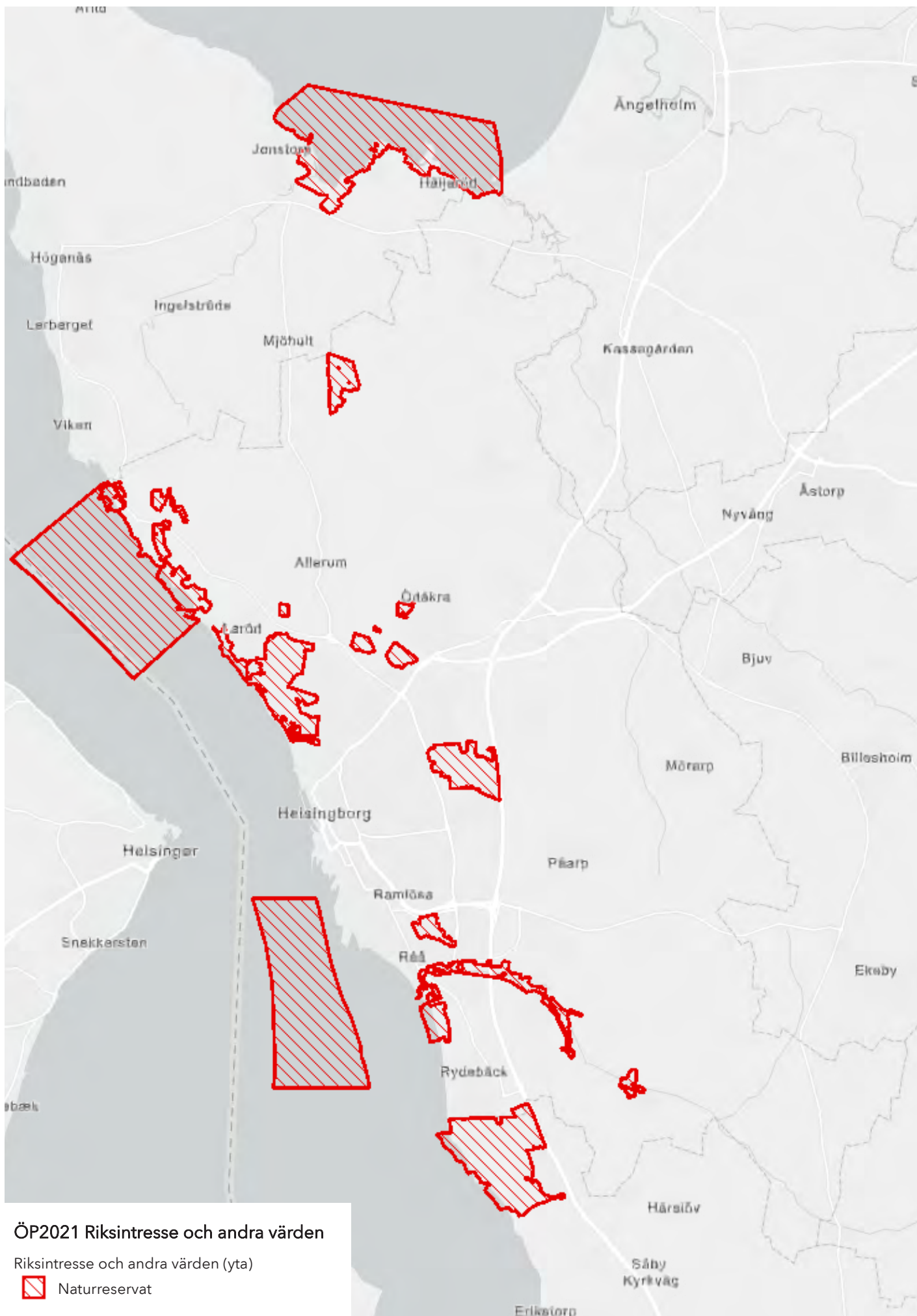
I Helsingborg finns det både statligt och kommunalt inrättade naturreservat. Översiktsplanen pekar ut ytterligare naturområden som bör ges ett långsiktigt skydd som naturreservat. Det är framför allt värdefulla ädellövskogar som ligger inom det regionalt utpekade värdeområdet för ädellövskogar.

5.2.6.2 Ställningstagande

- Natur-, kultur- och rekreationsvärden ska bevaras och utvecklas i befintliga naturreservat enligt skötselplanen.
- Nya naturreservat ska inrättas efter hand för att säkerställa natur-, kultur- och rekreationsvärdena långsiktigt.
- I kommande planering i närheten av naturreservaten ska vi ta hänsyn till värdena i befintliga och föreslagna reservat.

5.2.6.3 Påverkan

Vi bedömer att översiktsplanen inte påverkar befintliga naturreservat på ett negativt sätt. Översiktsplanen visar lämpliga platser för nya naturreservat för att skydda biologiska värdekärnor, kulturmiljövärden och viktiga rekreationsområden.



Karta 5.2.6 Naturreservat.

5.2.7 Biotopskydd

Biotopskyddsområden är mindre mark- och vattenområden som har höga naturvärden. Det finns två sorters biotopskydd, ett generellt och ett som gäller för ett särskilt område. Det generella biotopskyddet avser små biotoper som har minskat starkt, och är värdefulla för växt- och djurarter i ett ofta ensartat eller fragmenterat landskap. De flesta av dem finns i jordbrukslandskapet.

Den andra formen av biotopskyddsområde är biotoper som länsstyrelsen, Skogsstyrelsen eller en kommun får besluta ska utgöra ett biotopskyddsområde. De finns i skogs- och jordbrukslandskapet och i sjöar, vattendrag, kust och hav.

5.2.7.1 Värden

Det generella skyddet omfattar sju olika biotoper som är skyddat i hela landet för att bevara den biologiska mångfalden. Dessa är allé, källa med omgivande våtmark i jordbruksmark, odlingsröse i jordbruksmark, pilevall, småvatten och våtmark i jordbruksmark, stenmur i jordbruksmark och åkerholme.

Följande sexton biotoper får länsstyrelsen eller en kommun skydda som biotopskyddsområde: rik- och kalkkärr i jordbruksmark, ängar, naturbetesmarker, naturliga vattendrag, ras- eller bergbranter, naturliga vattenfall med omgivande mark, naturliga forsar med omgivande mark, naturliga sjöutlopp med omgivande mark, mynningsområden vid havskust, rev av ögonkorall, naturliga sjöar och andra vatten som är naturligt fisktomma, helt eller delvis avsnörda havsvikar, grunda havsvikar, ålgräsängar, biogena rev, strand- eller vattenmiljöer som hyser bestånd av hotade eller missgynnade arter eller som har en väsentlig betydelse för hotade eller missgynnade arters fortlevnad.

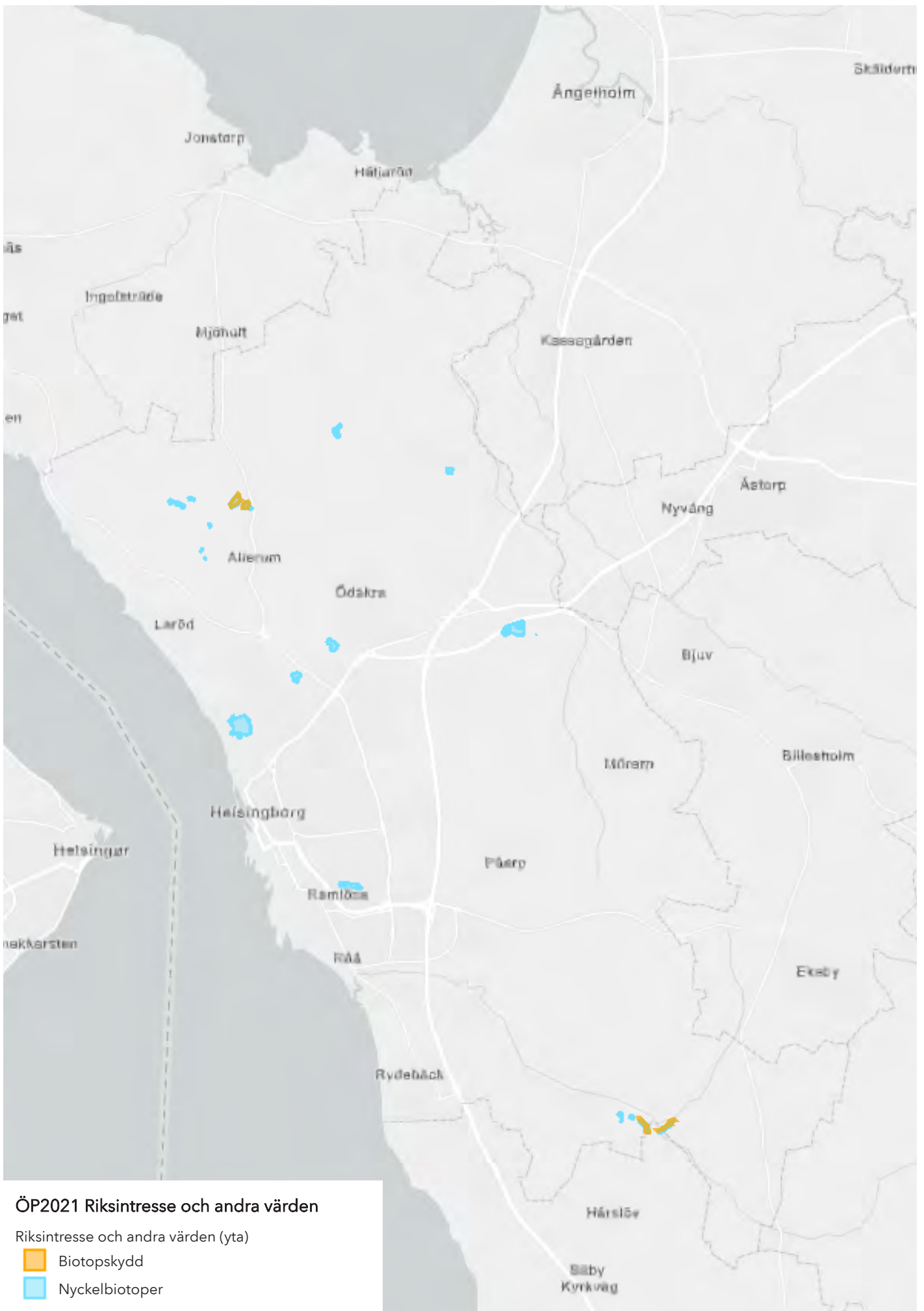
Följande nitton biotoper får Skogsstyrelsen eller en kommun skydda som biotopskyddsområde: brandfält, lövbrännor, äldre naturskogsartade skogar, örtrika allundar, ravinskogor, mindre vattendrag och småvatten med omgivande mark, örtrika sumpskogor, äldre sandskogor, äldre betespräglade skogar, kalkmarksskogor, rik- och kalkkärr, alkärr, hassellundar och hasselrika skogar, källor med omgivande våtmarker, myrholmar, ras- eller bergbranter, mark med mycket gamla träd, strand- eller svämskogor, strand- eller vattenmiljöer som hyser bestånd av hotade eller missgynnade arter eller som har en väsentlig betydelse för hotade eller missgynnade arters fortlevnad.

5.2.7.2 Ställningstagande

- Biotopskyddet innebär att dessa miljöer inte får skadas eller tas bort i landskapet. För de generellt skyddade biotoperna får länsstyrelsen i enskilda fall besluta om att göra undantag från biotopskyddet, men endast om det finns särskilda skäl.

5.2.7.3 Påverkan

Översiktsplanen tar hänsyn till befintliga biotopskydd. Efterföljande planering som eventuellt skulle påverka biotopskydd behöver få dispens av länsstyrelsen. Kommunen har möjlighet att besluta om biotopskydd för de ovanstående biotoptyperna.



Karta 5.2.7 Biotopskydd.

5.2.8 Landskapsbildsskydd

5.2.8.1 Värden

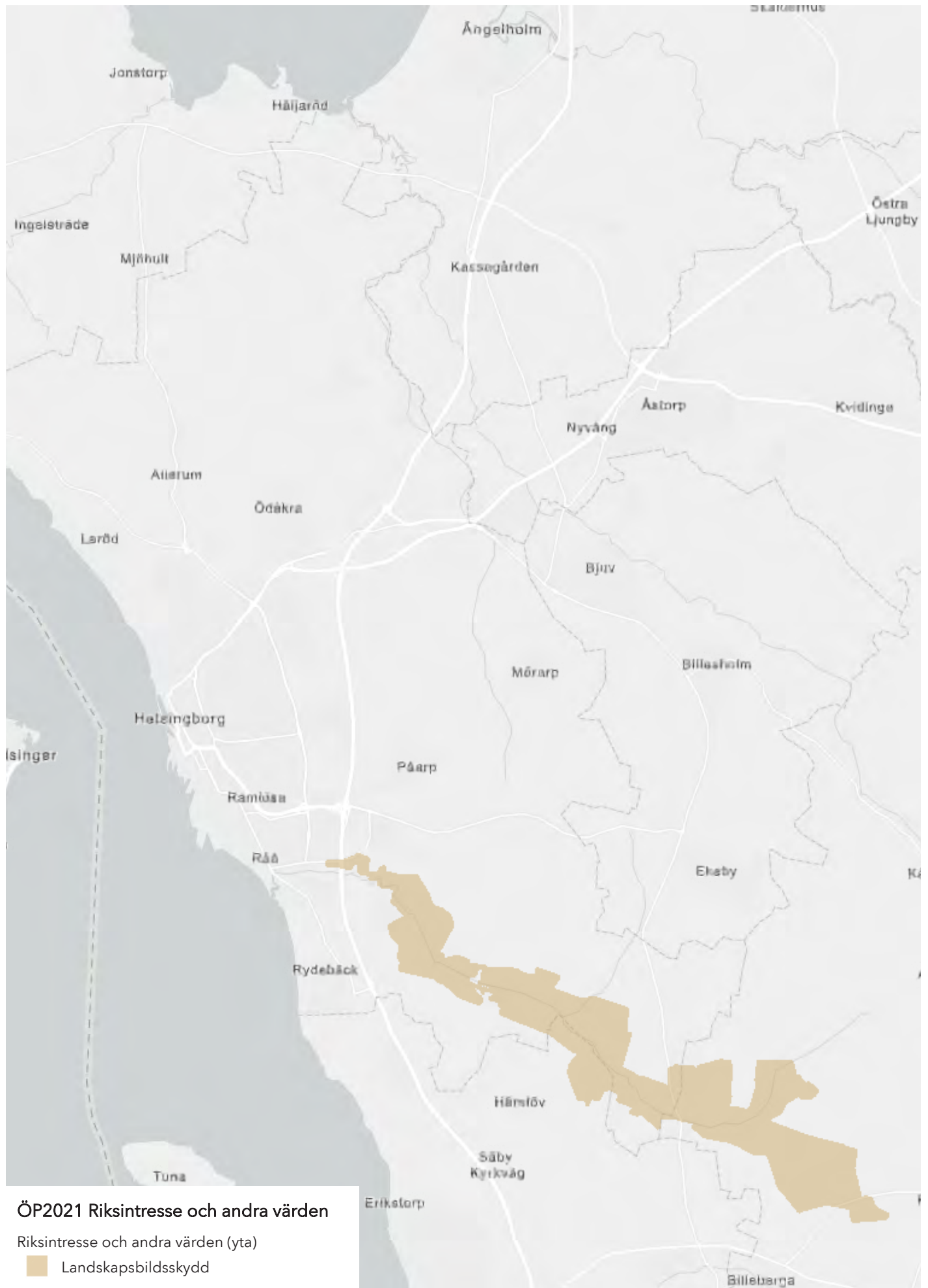
Tidigare kunde större områden som har en speciell landskapsbild skyddas i Naturvårdslagen. Begreppet finns inte med i dagens miljöbalk, men bestämmelserna för de områden som är skyddade på grund av sin unika landskapsbild gäller fortfarande.

5.2.8.2 Ställningstaganden

- Landskapsbildsskyddet ska beaktas i kommande planering.

5.2.8.3 Påverkan

Översiktsplanen innebär ingen negativ påverkan på landskapsbildsskyddet för Råån. Utpekade områden i Vallåkra ligger inom befintlig bebyggelsestruktur och anses inte ha en negativ påverkan på landskapsbildsskyddet för Råån. Vidare arbete och ansökan om dispens sker inom processen för detaljplanering.



5.2.9 Strandskydd

5.2.9.1 Värden

Strandzonen i anslutning till hav och vattendrag är viktig för rekreation, friluftsliv och biologisk mångfald. Våra stränder skyddas i miljöbalken genom strandskydd. Strandskyddet är en förstärkning av allemansrätten. Strandskyddet finns till för att trygga friluftslivet och för att bevara goda livsvillkor för djur och växter på land och i vatten. I Skåne har länsstyrelsen pekat ut de kuststräckor, vattendrag och sjöar där strandskyddet ska gälla. Strandskyddets syfte är att långsiktigt säkra tillgången till strandområden och områden intill vattendrag, både för allmänhet och växt- och djurliv. Skyddet gäller både land- och vattenområdet 100 meter från strandlinjen, men ibland utökas området upp till 300 meter.

Längs med Helsingborgs kust sträcker sig strandskyddet i norr ned till kallbadhuset och tar sedan vid i södra Helsingborg vid Bulkhamnen. Här gäller utökat strandskydd 300 meter ut i havet. De vattendrag som omfattas av strandskydd är Råån och vissa biflöden till Råån, samt Hasslarpsån och delar av Skavebäcken.

Åtgärder som kräver dispens från strandskyddets bestämmelser är till exempel att uppföra en ny byggnad, göra en tillbyggnad eller att anlägga en brygga. Det finns möjlighet att söka strandskyddsdispens hos kommunen. Dispens kan dock bara lämnas om det finns särskilda skäl och om strandskyddets syften inte motverkas (7 Kap. 18 c § MB). Allmänhetens tillgång till strandområden och goda livsvillkor för djur- och växtliv måste alltså tryggas. Strandskydd återinträder när en äldre detaljplan upphävs eller ersätts av en ny detaljplan (7 kap. 18 g § MB och 10 a § i lag om införande av MB) och en prövning mot strandskyddsbestämmelserna måste då göras.

Det finns flytande och fast strandskydd. Att aktivt jobba för att förhindra erosion är ett sätt att värna strandskyddet längs våra kuster. Dispenser från strandskyddets bestämmelser bör därför utvärderas ur detta perspektiv.

5.2.9.2 Ställningstagande

- Strandskyddets syften ska beaktas i kommande planering.
- Erosionsskydd som inskränker på strandskyddets syften ska undvikas.

5.2.9.3 Påverkan

I översiktsplanen finns en utbyggnad med sammanhängande bostadsbebyggelse i två områden som omfattas av strandskydd, område 59, Sockerbruket i Hasslarp och område 386, Sydvästra Vallåkra. Vi har bedömt de båda områdena som lämpliga för en utbyggnad med sammanhängande bostadsbebyggelse för att möta behovet av bostäder i respektive ort samt för att öka allmänhetens tillgång till strandkanten. Som vi har beskrivit i avsnitt 2.1. Utvecklingsstrategi löser vi inte bostadsbehovet främst genom att bygga i Hasslarp eller Vallåkra, men vi pekar på behovet så att alla orter ska kunna utvecklas för att kommunal och privat service ska kunna överleva. Detta behov är särskilt påtagligt i Vallåkra samt Kattarp-Hasslarp där underlaget för exempelvis skolor och förskolor är väldigt begränsat. Därför behöver vi skapa ytor för bostäder i just Vallåkra och Kattarp-Hasslarp och inte i anslutning till andra orter.

Nedan anger vi hur strandskydden i respektive område kan hanteras:

Område 59, Sockerbruket: Området omfattar det fd. Sockerbruket och fastigheten sträcker sig hela vägen ned till Hasslarpsån och utgör idag industrimark. Allmänheten har idag alltså ingen möjlighet att röra sig utmed strandlinjen och området bidrar inte till att uppfylla strandskyddets syften. Om översiktsplanen genomförs kommer allmänhetens tillgång till vattendraget att säkras genom ett grönstråk, vilket redovisas i granskningshandlingen, som knyter ihop grönområdena norr om vattendraget med Hasslarps dammar söder om Sockerbruket. Detta bidrar till att bibehålla och förbättra ekologiska värden och förutsättningar samt förbättrar väsentligt rekreativvärdena i Hasslarp.

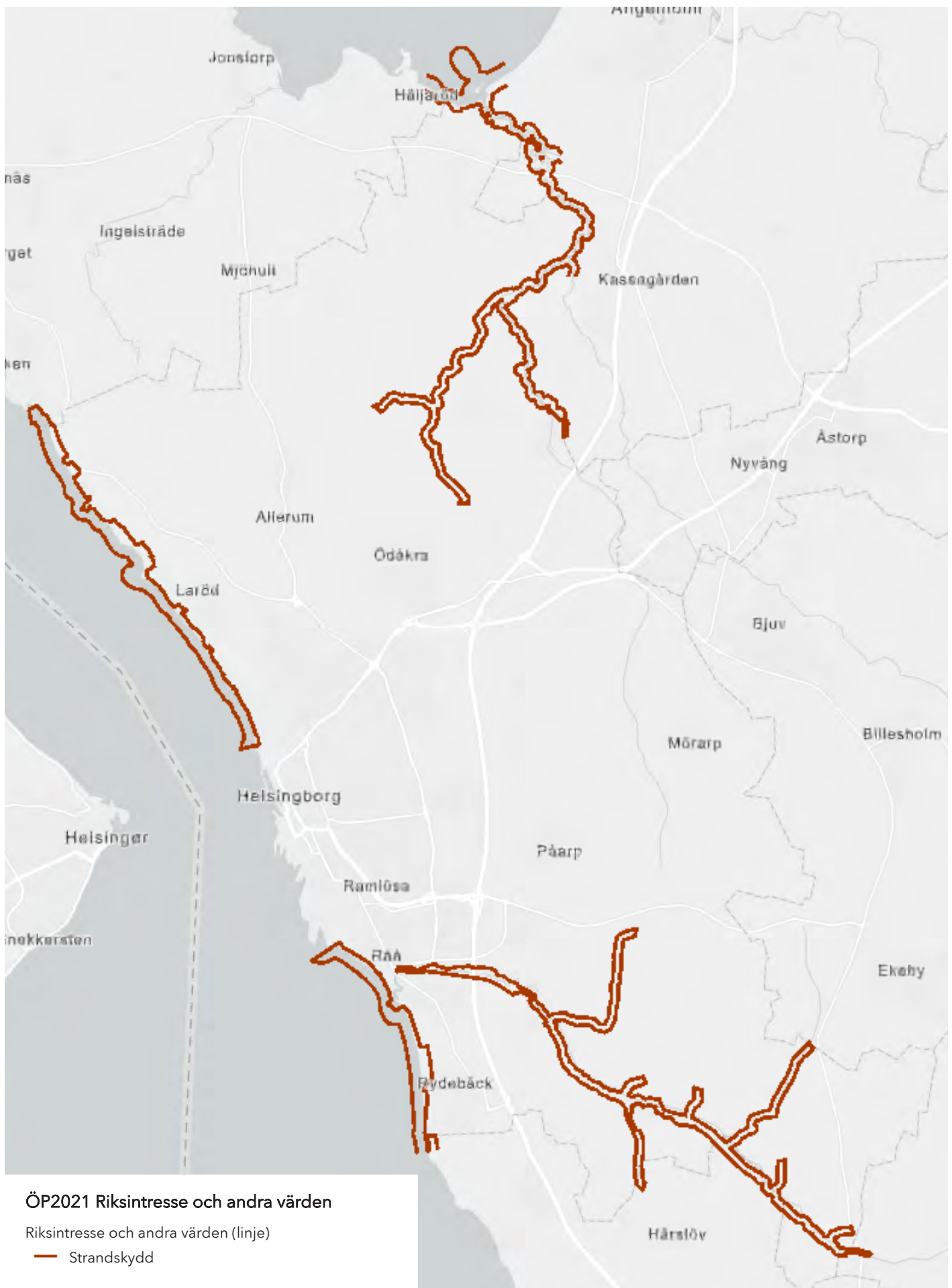
Både Hasslarp och Kattarp omges av högkvalitativ jordbruksmark. Det saknas alternativa lokaliseringar för de bostäder och verksamheter som finns i översiktsplanen för området. För att möta behovet av bostäder skulle vi annars behöva utnyttja mer högkvalitativ jordbruksmark istället för lågutnyttjad industrimark, vilket inte är förenligt med varken Helsingborgs mål eller gällande lagstiftning.

Område 386, Sydvästra Vallåkra: Området ligger strax sydväst om Vallåkra mindre än 1 kilometer från stationen och består av jordbruksmark. Det skyddade vattendraget ligger idag inklämt mellan jordbruksmark och en förskola. Allmänheten har idag tillgång till vattendragets västra strand genom en smal yta av obrukad mark. Tillsammans med vattendraget har den smala ytan även betydelse för

växt och djurlivet och uppfyller därför strandskyddets syften. Om översiktsplanen genomförs kommer allmänhetens tillgång till vattendraget att förbättras genom ett grönstråk. Allmänheten får då möjlighet att röra sig runt södra delen av Vallåkra i gränsen mellan by och jordbruksmark, vilket är svårt att göra utan exploateringen.

Möjligheten att möta bostadsbehovet i Vallåkra är ytterst begränsat och samtliga utpekade områden behövs. Råådalen och dess slutningar utgör riksintresse för naturvård och för kulturmiljövård och är därför inte lämpliga att exploatera. Att istället utvidga Sydöstra Vallåkra österut eller söderut är inte heller lämpligt. En sådan exploatering skulle innebära att viktiga gränser i landskapet bryts, något som skulle få effekter på landskapsbilden och de beskrivna värdena i landskapsbildsskyddet. Att flytta Sydvästra Vallåkra västerut får samma effekter. Därmed saknas det lämpliga alternativ även här.

Översiktsplanen har generellt ingen negativ påverkan på strandskyddets syften längs med kusten eftersom den inte medför någon förändring i anslutning till Helsingborgs kustområden som omfattas av strandskydd.



6. Kommunala hänsynsområden

- 6.1 Stigande havsnivåer och erosion
- 6.2 Skyfall och höga flöden
- 6.3 Påverkan på grundvattnet
- 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp
- 6.5 Områden i VA strategi för landsbygden
- 6.6 Vindkraft
- 6.7 Stamnät och regionnät för el och fjärrvärme
- 6.8 Gasnät
- 6.9 Farligt gods på väg och järnväg
- 6.10 Digital infrastruktur
- 6.11 Jordbruksmark
- 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram
- 6.13 Särskilt känsliga kulturmiljöer
- 6.14 Landskapskaraktärer
- 6.15 Övergripande natur- och kulturstråk



6.1 Stigande havsnivåer och erosion

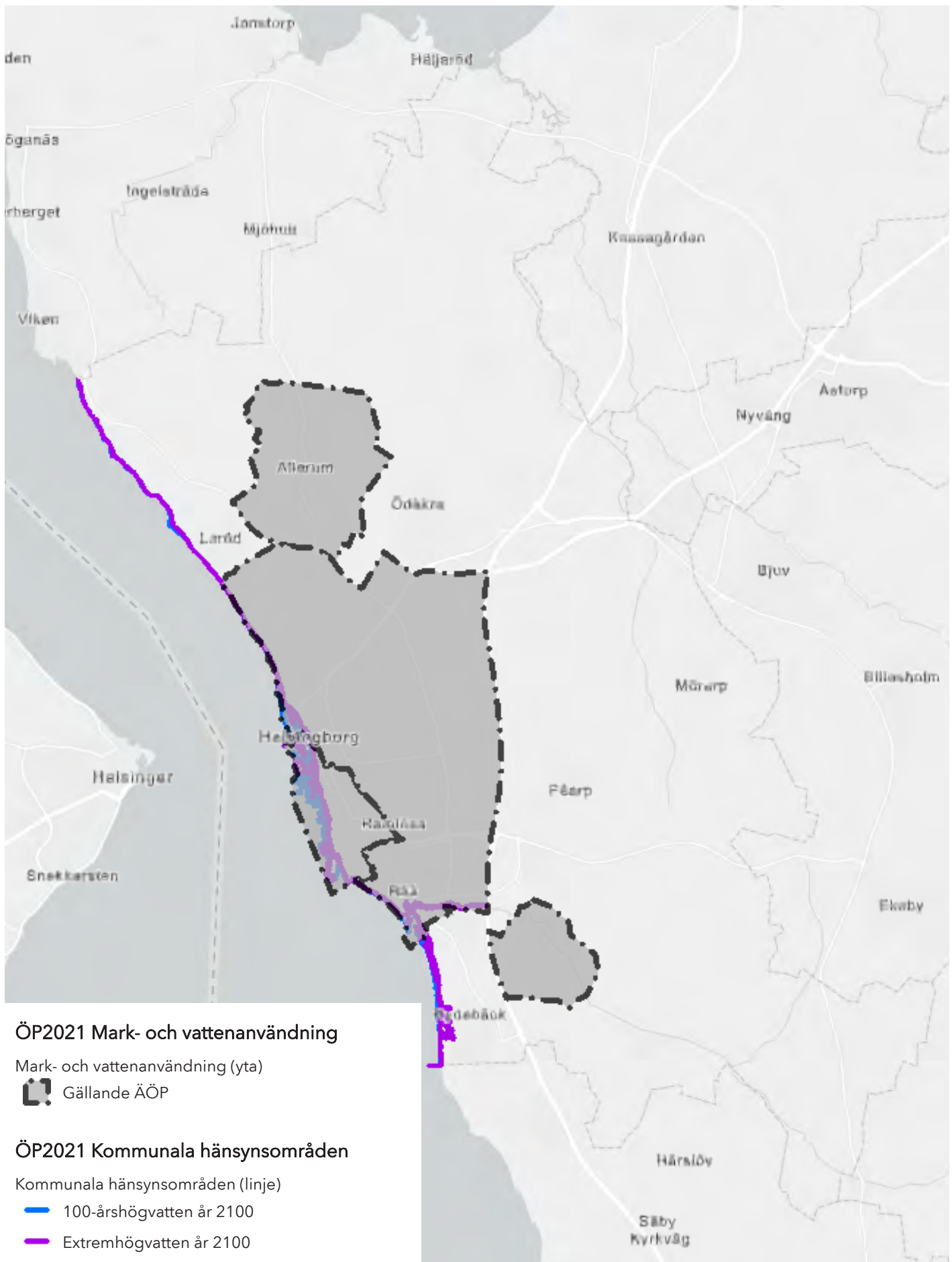
6.1.1 Hänsyn

6.1.1.1 Havsnivå

I södra Sverige har havets medelnivå stigit med cirka 20 centimeter sedan slutet av 1800-talet. Havsnivåhöjning orsakas till största delen av att havets volym ökar med ökad vattentemperatur. Även smältande inlandsisar och glaciärer bidrar till att höja havsnivån. Havets medelvattenstånd beräknas öka med ca +0,8 meter fram till år 2100, relativt till idag, enligt FN:s klimatpanel IPCC. Globalt sett innebär detta en ökning av medelvattenståndet med +1 meter jämfört med år 1900. Det finns en osäkerhet i detta. Det gäller främst hastigheten på isavsmältningen från Antarktis, som gör att havet riskerar att stiga mer än en meter fram till år 2100. Det forskningen säkert vet är att havsnivån kommer fortsätta stiga även efter år 2100 och under flera hundra år framöver, oavsett framtida utsläppsnivåer.

Ett 100-årshögvatten är ett högvatten som statistiskt sett återkommer vart hundra år. Detta infaller oftast i samband med stormar när vindar och tryckskillnader trycker upp vattnet mot land och orsakar en regional havsnivåhöjning. Idag är ett 100-årshögvatten ungefär 1,7 till 2 meter över medelvattenståndet. År 2100 beräknas ett sådant 100-årshögvatten till cirka +2,4 meter över dagens medelvattenstånd eftersom den globala havsnivån då är högre än idag. Kartan visar utbredning av 100-årshögvatten (+2,4 meter), samt högsta beräknade vattenstånd (+2,9 meter) år 2100. Modelleringar av framtida havsvattennivå tar inte hänsyn till våguppbyggnad eller vinduppstuvning, vilket kan ha en stor påverkan och orsaka stora skador.

Om hundra år förväntar vi att kraftiga stormar och orkaner som idag är väldigt ovanliga ska inträffa på årlig eller nästan årlig basis på grund av klimatförändringarna. Stormar kommer alltså att förvärras i takt med att havet stiger och blir varmare. Stormar innebär ofta stora materiella skador och kan innebära fara för liv. Strömmarna utanför Helsingborg kan nå en hastighet av 4 knop. Om stark ström sammanfaller med starka vindar från samma riktning under en storm kan det ge extra stora skador. När detta sammanfaller får vi högre vattenstånd och högre vågor, vilket vi kunde se vid stormar både 2011 och 2015.



6.1.1.2 Erosion

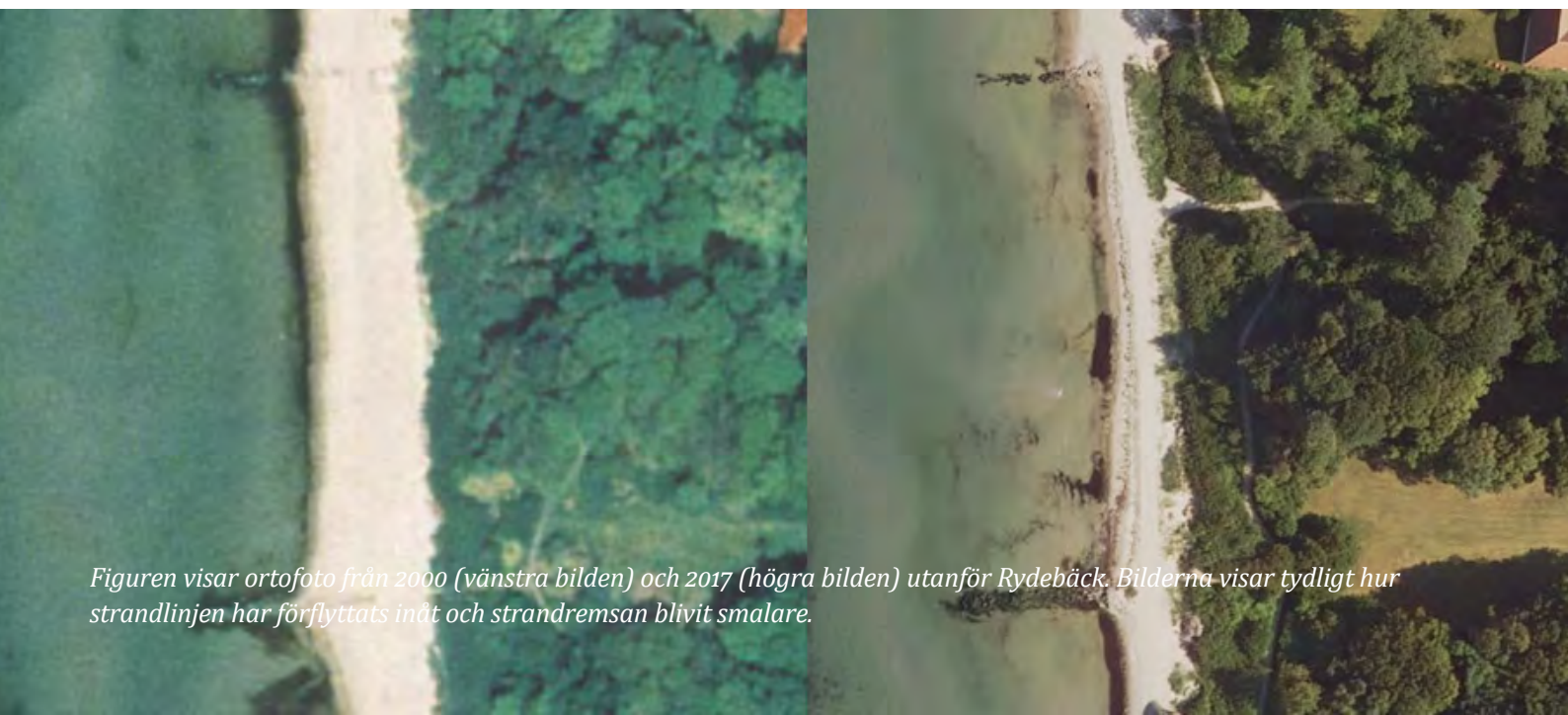
Stigande havsnivåer påverkar erosionsdynamiken längs stranden. Erosion innebär att material flyttar sig från en plats till en annan. Det är en i grunden naturlig, oftast väldigt långsam, process som bryter ner berg eller jord och för med sig sediment från land via vattendrag till havet. Denna dynamiska process vid kusten bestäms av havsströmmar, vindar och kustens profil. Stränder med naturlig erosion är en viktig miljö för många sällsynta växt- och djurarter. En medelvattennivåhöjning medför erosion då den aktiva strandprofilen, det vill säga den del av strandprofilen där sedimenttransport sker, eftersträvar ett naturligt jämviktsläge med medelvattenytan. När medelvattenytan stiger omfördelas sand från den övre delen av profilen till den del som ligger under vattenytan. Det resulterar i att botten höjs men på bekostnad av att strandlinjen förflyttas bakåt. Vid en meters höjning av medelvattenytan är den teoretiska förflyttningen av strandlinjen 100 meter inåt land för sedimentära jordar och sandkuster enligt Bruuns lag. I praktiken finns det ofta hårda strukturer som murar, vägar, cykelbanor eller hus som hindrar strandlinjen från att krypa så långt bakåt. Dessa strukturer blir då den nya strandlinjen.

Kusterosion är idag ett problem på flera håll i Skåne, där stränder minskar eller försvinner på grund av stigande havsnivåer. Situationen kommer att förvärras i takt med att havet stiger eftersom Skåne inte har en tillräcklig landhöjning som tar ut havsnivåhöjningen. Detta kommer innebära en risk för bebyggelse, infrastruktur och naturområden som idag ligger nära strandlinjen. Söder om industrihamnen i Helsingborg finns stränder som idag är i balans och låglänta sandstränder med

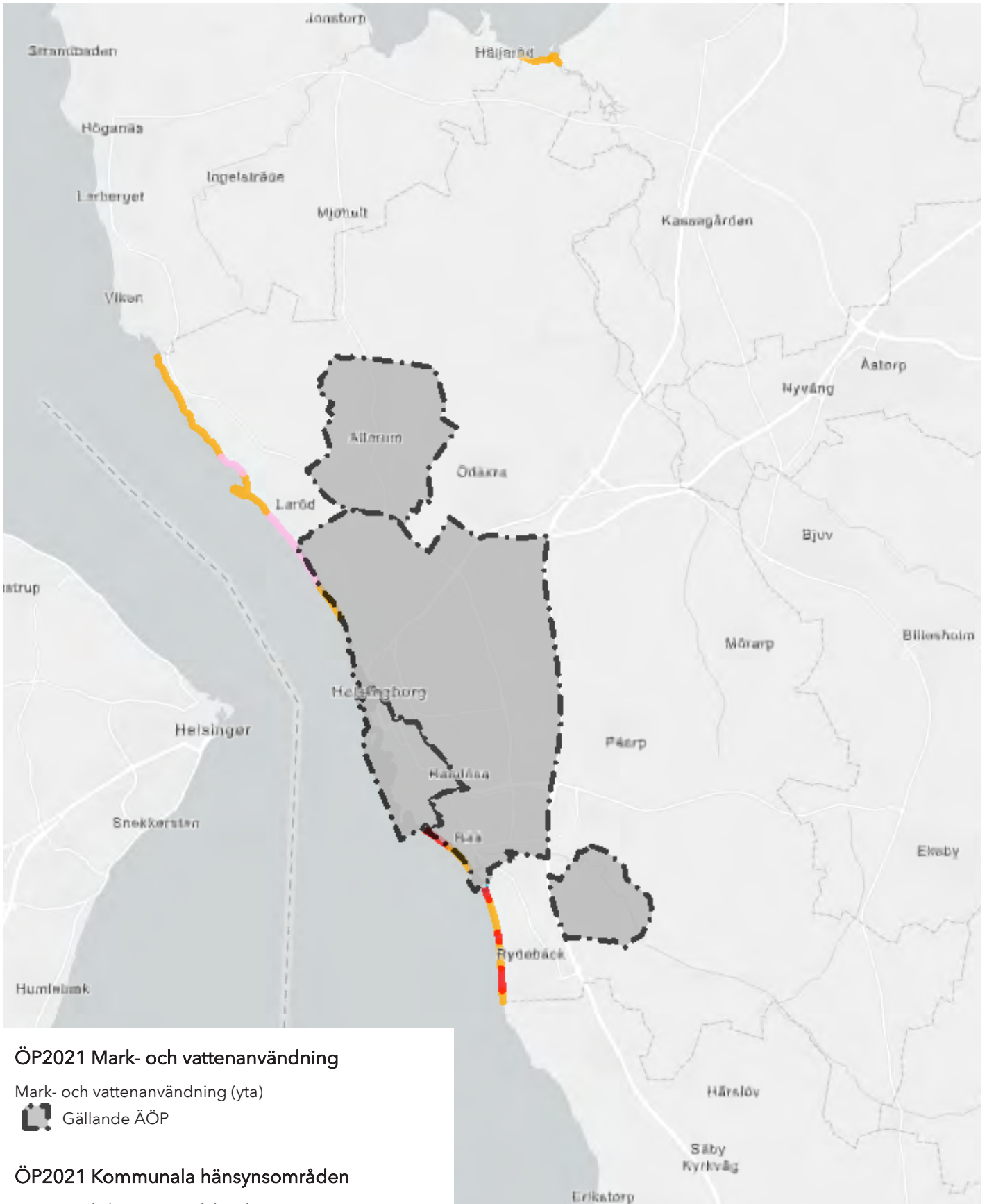
måttlig till betydande erosion. I norra Helsingborg är erosionen mindre påtaglig, där finns stränder i balans och stränder med långsam erosion. De områden som har störst problem med erosion är Rydebäck/Fortuna, Råå vallar Hittarp samt gränsen till Höganäs.

Vi har använt oss av kartmaterial från Sveriges Geologiska undersökning, SGU, samt egna ortofoton och platsbesök för att hitta de områden som är mest utsatta för erosion. Kartan visar var vi har som mest pågående erosion och var vi sannolikt kommer att ha mer erosion i framtiden. Den är framtagen i projektet Skånestrand.

En annan aspekt av detta förlopp gäller strandskyddet längs Helsingborgs kust. Detta skydd har till syfte att säkra tillgängligheten till stränderna för människor och dessutom värna livsvillkoren för växter och djur. Om stränderna eroderas bort och havet når fram till ianspråkta tomter så riskerar vi i praktiken att delar av kuststräckan privatiseras. Att bevara våra stränder är alltså också att värna strandskyddets syften. Läs mer om strandskydd i avsnitt 5.2.9.



Figuren visar ortofoto från 2000 (vänstra bilden) och 2017 (högra bilden) utanför Rydebäck. Bilderna visar tydligt hur strandlinjen har förflyttats inåt och strandremsan blivit smalare.








ÖP2021 Mark- och vattenanvändning

Mark- och vattenanvändning (yta)

 Gällande ÄÖP

ÖP2021 Kommunal hänsynsområden

Kommunal hänsynsområden (linje)

-  Strand med ackumulation
-  Strand med växelvis erosion/ackumulation men i huvudsak balans
-  Strand med långsam erosion
-  Strand med betydande erosion
-  Ej bedömd

Karta 6.1.1.2 Erosion.

6.1.1.3 Konsekvenser och åtgärder

När havet stiger ökar motståndet för vattnet i VA-nätets ledningar eftersom ledningens utlopp hamnar under vattennivån, vilket gör att vattnet kan tryckas upp till markytan via brunnar och orsaka översvämning. Även grundvattennivån höjs eftersom havsnivå och grundvattennivå står i relation till varandra. En höjd havsnivå påverkar därför vattenbalansen mellan hav och land och vi riskerar att få saltvatteninträngning till grundvattnet.

Vi måste beakta höjda grundvattennivåer, erosion, extremvattenstånd och våguppstötning när vi dimensionerar åtgärder och gör prövning av bygglov samt detaljplanerar i kustnära lägen. Vår bedömning är att inom områden som ligger upp till + 5 meter över havet behöver bebyggelse lämplighetsprövas utifrån dessa aspekter. Vi har valt att kalla detta område för respektzon kust.

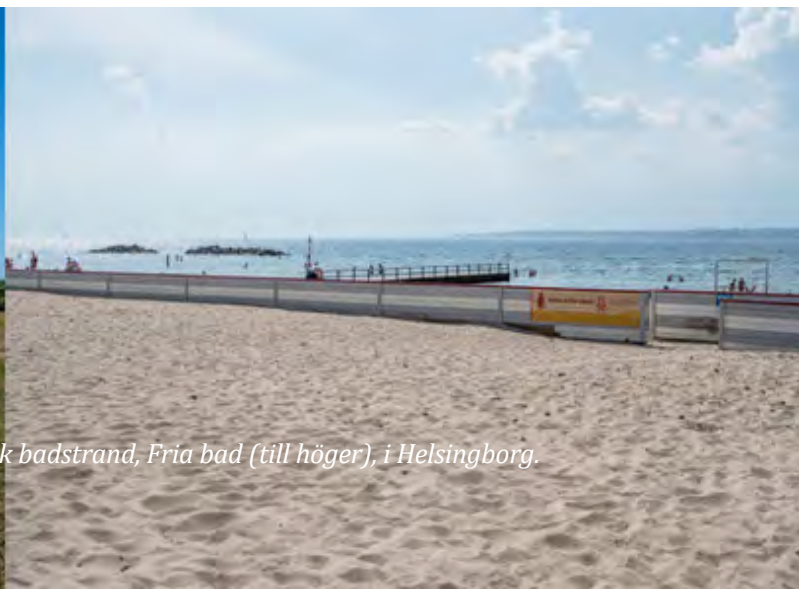
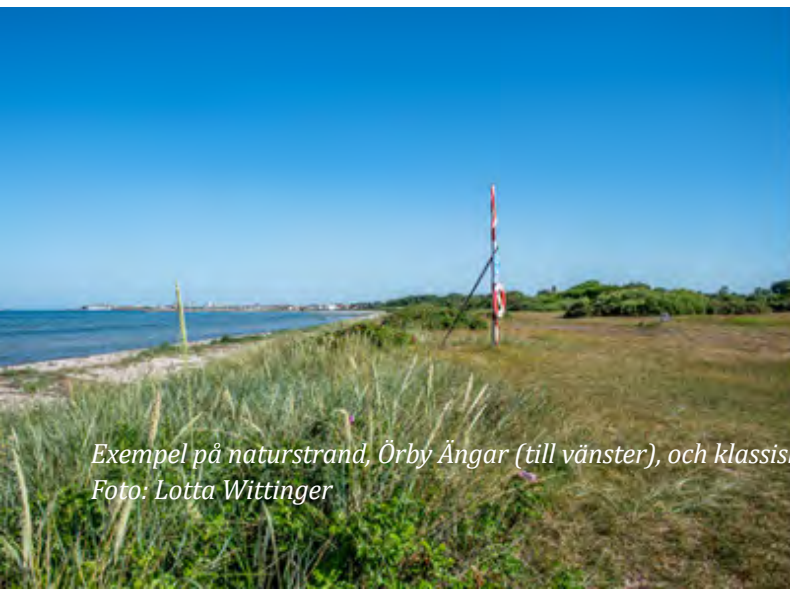
Kommunen har ett ansvar för att avgöra om platsen och utformningen är lämplig för bebyggelse genom att godkänna bygglov och vi har skadeståndsansvar i 10 år efter att ett bygglov har godkänts. Vår sammanlagda bedömning av risken för erosion, högsta beräknade högvatten samt påverkan på grundvatten är därför att vi inte ska tillåta ny permanent bebyggelse i bostads- och verksamhetsändamål under +3 meter över havet. Höja marken är inte lämpligt med hänsyn till landskapsvärden, undantaget är områden med kajer. Prövning kan ske i enstaka fall.

Stränderna och grunda bottenmiljöer i Helsingborg är en viktig del i stadens klimatanpassning då de utgör en buffertzonen mellan staden och havet. Detta är en anledning till att skydda och stärka de stränder som

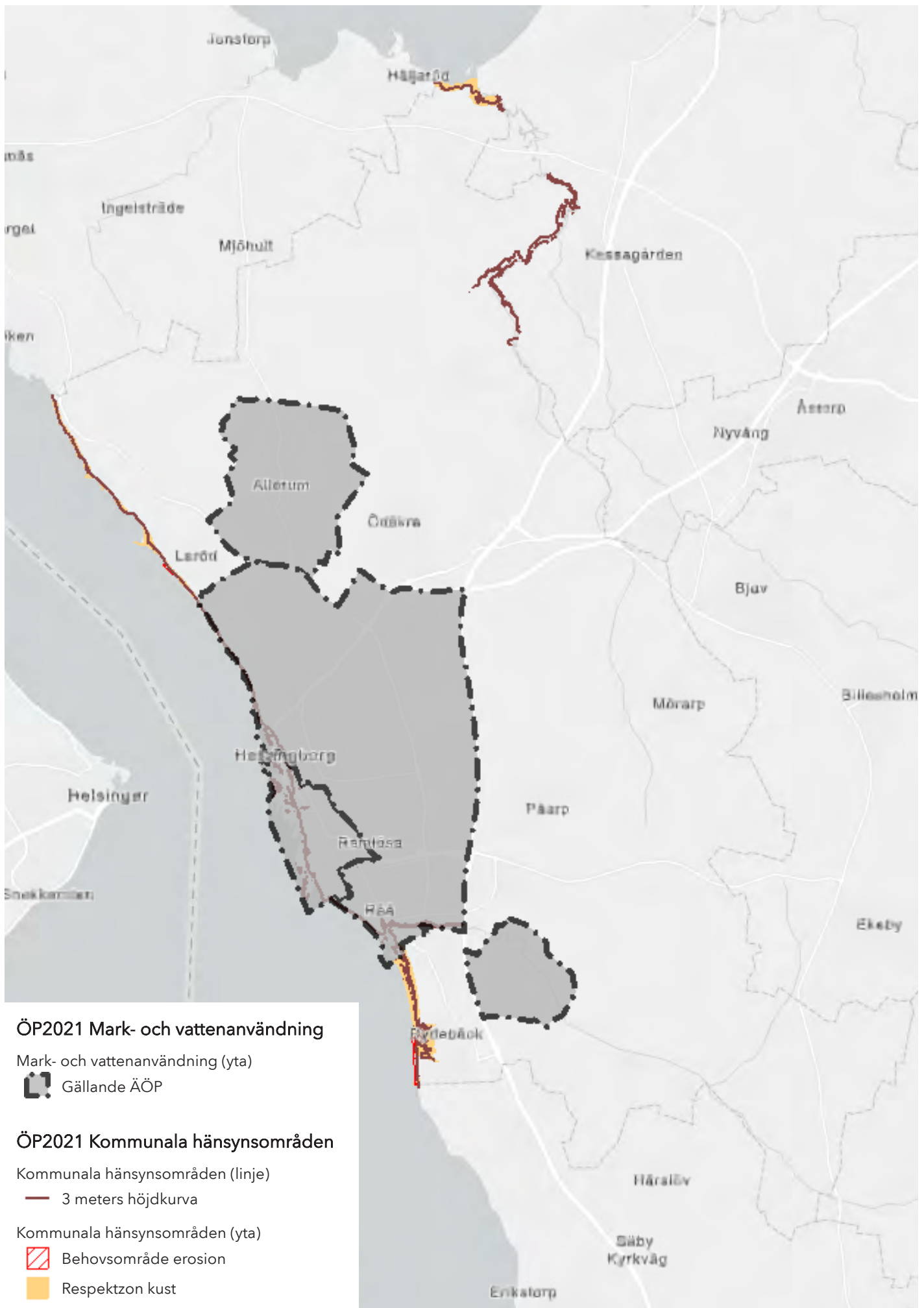
finns inom staden. Hur stranden sköts kan i hög grad påverka erosionen. Mjuka skydd, som till exempel att låta tång som sköljs upp ligga kvar kan till exempel förebygga erosion. Andra exempel på mjuka skydd är ålgräsängar som i grunda havsområden binder bottensediment och på så sätt motverkar erosion och minskar vågornas kraft. Naturlig vegetation på stranden har också betydelse. Sandstränder som tillåts att röra sig dynamiskt är ett gott skydd eftersom sanddynen fångar upp kraften från vågorna. Vår erfarenhet visar att naturstränderna har en bättre motståndskraft för erosion gentemot badstränderna.

Där sanden möter bebyggelse eller infrastruktur försvinner möjligheten för stranden att röra sig dynamiskt och den naturliga processen försvinner. Hårda strukturer, som hövder, stenskoningar och murar som används för att skydda mot erosion förvärrar situationen då erosionen blir värre, runt skyddet eller längre nerströms, vilket minskar sandens totala volym. Ju kortare avstånd mellan bebyggelse eller infrastruktur och havet, desto mindre skydd ger stranden. Hårda skydd kräver en prövning av strandskydd och eventuellt också tillstånd för vattenverksamhet. Vi ska därför primärt använda mjuka skydd som erosionskydd. Se vidare i avsnitt 2.5.2 och 3.6.3.

I kartan pekar vi ut områden där vi behöver framtida erosionskydd vid en havsnivåhöjning på en meter. Det är de sträckor där bebyggelse och kommunal infrastruktur ligger nära nuvarande havslinje och där havsnivåhöjningar och erosion kan få en negativ påverkan. I framtiden kommer dessa områden att behöva någon form av skydd. Idag finns det ingen tydlig strategi för hur detta ska göras utan det är ett kommande arbete. Det arbetet innefattar bland annat



Exempel på naturstrand, Örby Ängar (till vänster), och klassisk badstrand, Fria bad (till höger), i Helsingborg.
Foto: Lotta Wittinger



Karta 6.1.1.3 Konsekvenser och åtgärder.



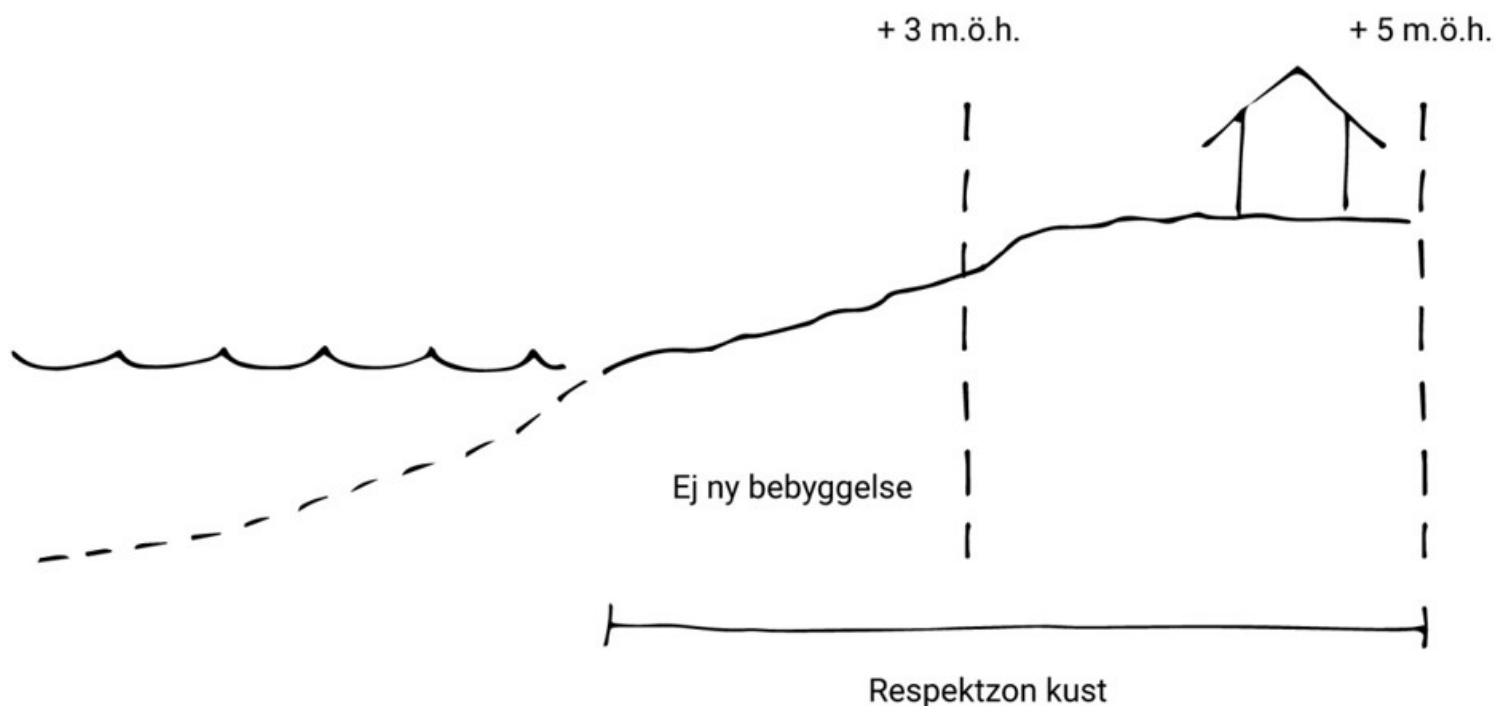
Bilden visar en hövd i vinkel mot stranden och är ett exempel på ett hårt skydd. Foto: Elisabet Lindberg

att utreda vilka kustskydd som gör nytta och vilka vi kanske kan ta bort. Kommunen har inte ansvar för att skydda enskilda fastigheter men har viktig samordnande funktion.

Vår ambition är att alltid förhålla oss till den senaste forskningen angående höjda havsnivåer och dess påverkan på vår kust. Riktlinjer för bebyggelse i utsatta områden kan därför ändras vilket kan påverka aktualitetsprövningar och ge upphov till behov av nytt underlag.

6.1.2 Ställningstaganden

- Vi tillåter ingen ny bebyggelse inom områden under +3 meter över havet eftersom dessa områden är riskutsatta för erosion och extremvattenstånd. Även inom befintliga bebyggelseområden som ligger lägre än +3 meter över havet ska tillkommande bebyggelse undvikas. Med bebyggelse menas permanenta byggnader avsedda för bostäder och verksamheter.
- I kommande lämplighetsprövningar inom respektzon kust ska vi beakta effekterna av erosion, stigande havsnivå, våguppspolning samt risker för höjning av grundvattennivån.
- Inom kommande arbete med Handlingsplan klimatanpassning ska vi utreda vilka erosionskydd som är bäst lämpade och med vilken prioritet dessa ska genomföras.
- Utformning av erosionskydd inom behovsområde erosion ska ske på sådant sätt att problemet med erosionen inte förvärras utanför skyddsområdet och de ska utformas i samverkan med berörda fastighetsägare. Kommunen är en viktig del i den processen.



6.1.3 Påverkan

I Sverige är ansvaret för att göra anpassningar till ett förändrat klimat fördelat mellan stat, kommun och den enskilde. Kommunens möjlighet att vidta åtgärder är begränsat till områden där det är av allmänt intresse för kommunmedborgarna att vidta åtgärder. Detta ansvar regleras i 2 kap. 1 § kommunallagen (SFS 1991:900). Den enskilde egendomsinnehavaren, fastighetsägaren, har det primära ansvaret för att skydda sin egendom. Dock anger plan- och bygglagen (PBL 3 kap 2 §) att kommunen i sin översiktsplan ska beskriva hur befintlig bebyggelse ska användas, utvecklas och bevaras. Av denna anledning pekar vi ut en respektzon inom +5 meter över havet, där vi bedömer att det finns en risk för påverkan av storm, erosion, våguppspolning, vinduppstuvning samt höjning av grundvattennivån. Vi anger var det inte är lämpligt med ny bebyggelse och vilken inriktning som framtida erosionsskydd ska ha. Sammantaget stärker översiktsplanen Helsingborgs arbete med att skydda, bevara och utveckla vår värdefulla kust. Kommunen har inget underlag för grundvattennivåer men har för avsikt att ta fram ett sådant.

6.2 Skyfall och höga flöden

6.2.1 Hänsyn

Klimatförändringar förväntas leda till mer nederbörd i Helsingborg enligt SMHI:s klimatscenarier fram till år 2100. Sannolikheten för skyfall, när mycket regn kommer under kort tid, ökar också. I tätbebyggda områden leder hårdgöring ofta till ökad översvämningsrisk. Vi har genomfört skyfallsarteringar för alla tätorter i Helsingborgs stad och baserat på resultatet pekar vi för varje tätort ut:

- Översvämningsytor för extrema situationer (skyfall), så kallad planerad översvämning
- Avrinningsvägar för extrema situationer (skyfallsled)

Risken för översvämning vid skyfall är störst i lågpunkter, i gamla våtmarksområden och i instängda områden som saknar naturlig avrinning samt intill vattendrag. I de områden där vi historiskt sett har byggt i lågpunkter har vi idag en högre förekomst av till exempel källaröversvämnings. Större och mindre lågpunkter kan användas för planerad översvämning och ska därför bevaras så långt det går. I ett översvämningsscenario fylls ofta lågpunkter med vatten. Fyller vi igen dessa kommer vattnet att leta sig vidare till någon annan plats där det riskerar att orsaka mer skada. Om vi behöver exploatera i ett område med lokala lågpunkter ska vi därför i första hand bevara lågpunkterna och i andra hand ersätta dem.

I översiktsplanen pekar vi ut respektområden för översvämning vilket utgörs av högflödesarteringar för Råån och delar av Vegeån, inestängda områden samt områden med risk för ras och skred. Underlaget kommer från kommunens egna utredningar samt SGU. Dessa områden är olämpliga för ny bebyggelse. Att bygga intill vattendrag är förenat med risk vid skyfall och mättade jordar då flödet i vattendraget kan stiga snabbt. Vi ska sträva efter att göra en högflödesartering vid fysisk planering intill vattendrag, och i de fall det inte är möjligt så ska vi alltid tillämpa ett respektavstånd på minst 10 meter om vardera sida av vattendraget.

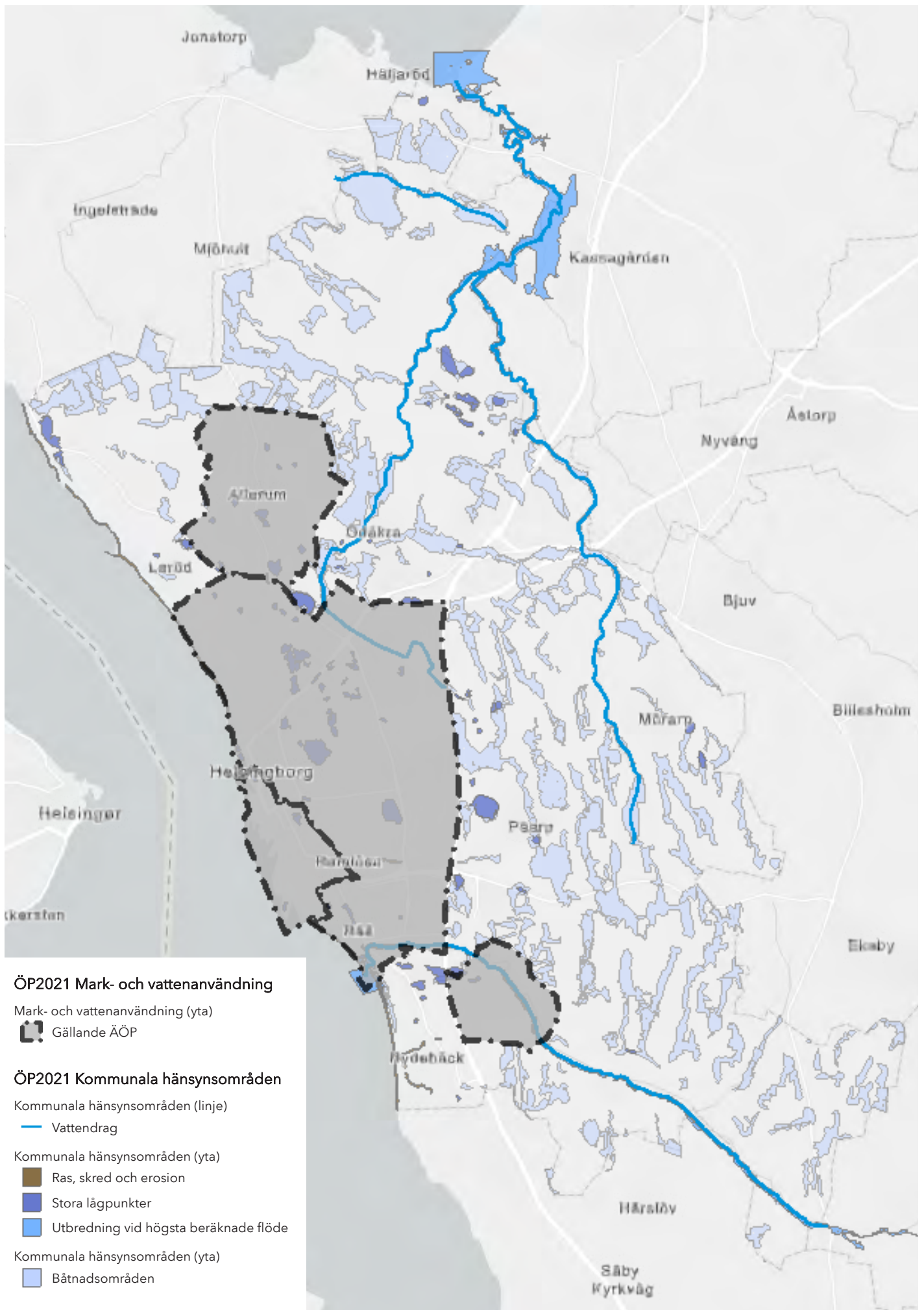
Även båtnadsområden för dikningsföretag är förknippade med risker för översvämning. Dikningsföretagen kom en gång till för att avvattna jordbruksmark. Båtnadsområdena är de markområden som vid dikningsföretagens bildande ansågs få nytta av avvattningen, det vill säga de områden där blöt mark blev torrlagd på konstgjord väg. Dikningsföretagens båtnadsområden är riskområden för översvämningsrisker då de ofta utgör naturliga lågpunkter och bör generellt inte prövas för ny bebyggelse. Undantag kan göras förutsatt att översvämningsrisker utreds och åtgärdas.

6.2.2 Ställningstaganden

- Vi ska undvika ny bebyggelse inom respektområden för översvämning eller ras och skred. Utfyllnader ska inte tillämpas som metod för att dessa områden ska bli lämpliga för ny bebyggelse. Med bebyggelse avses permanenta byggnader avsedda för bostäder och verksamheter.
- När vi gör lämplighetsprövningar av ny bebyggelse och anläggningar intill vattendrag där det saknas kartunderlag för respektområde översvämning ska högsta beräknat flöde vara dimensionerande. Går det inte att beräkna högsta beräknat flöde ska ett respektavstånd om minst 10 meter hållas intill vattendrag.
- Inom respektområde för översvämning kan mindre justeringar av den naturliga topografin tillåtas om det kan ske utan att störa vattnets rinnvägar eller påverka naturliga magasinsvolymmer (utfyllnad av lågpunkter).
- Båtnadsområden är ofta riskområden för översvämning vilket ska beaktas vid lämplighetsprövningar.

6.2.3 Påverkan

Enligt Plan- och bygglagen ska kommunen väga in riskerna för olyckor, översvämning och erosion vid planläggning, bygglovsprövning och översiktsplanering. Lagen preciserar dock inte vad detta innebär i praktiken, exempelvis när det gäller hur stora risker eller konsekvenser som ska vägas in, eller på vilken sikt som riskbedömningen ska göras. Detta är upp till varje enskild kommun att besluta om. Vi pekar ut översvämningsytor och skyfallsleder inom tätorterna som ett sätt att motverka risker för befintlig bebyggelse. Tillsammans med ställningstaganden i avsnitt 2.8 täcker vi in klimatrelaterade risker fram till år 2100 och de riskområden som vi känner till idag. Vårt fokus på markanvändning, avrinningsområde och klimatrelaterade risker är ett bra underlag för vårt fortsatta arbete och sammantaget bidrar översiktsplanen till att minska riskerna med skyfall och höga flöden i Helsingborg.



Karta 6.2 Skyfall och höga flöden.

6.3 Påverkan på grundvattnet

6.3.1 Hänsyn

Vi måste skydda våra viktiga yt- och grundvattenförekomster. Helsingborg har en varierad geologi av sedimentära bergarter. Kommunens jordarter domineras av moränlera och lerig morän med en mäktighet av vanligtvis 5 till 10 meter. I norra delen av kommunen dominerar dock kvartära avlagringar som mo, sand eller lerig sand. I en stor del av kommunen är jordlagrens mäktighet relativt liten. I de övre jordlagren påträffas grundvattnet i allmänhet 1 till 10 meter under markytan. Denna grundvattenyta följer topografin i stora drag.

Grundvatten är ett av våra viktigaste livsmedel och en av våra viktigaste naturtillgångar. Helsingborgs vattendrag försörjs nästan enbart med vatten från nederbörd som faller inom kommunen. Den absoluta merparten av ytvattnet i våtmarker och vattendrag kommer från grundvattnet. Det innebär att inströmningen till vårt grundvatten till stor del sker inom kommunens gränser, men är koncentrerad till vissa ställen.

Det allra mesta av Helsingborgs ytvatten förekommer i små till mycket små vattendrag. Många är kulverterade vilket betyder att de leds i rör under marken. Klimatförändringar leder till att vi kommer att få lägre flöden i våra vattendrag under sommartid och högre flöden vintertid. Fler hårdgjorda ytor i kombination med ett förändrat klimat leder till lägre torrväderflöden i våra bäckar eftersom infiltration till grundvatten minskar vid ökad hårdgöring. I Helsingborg har vi många källflöden, små vattendrag längst upp i avrinningsområdet, vilka då riskerar att påverkas negativt. Låg vattenföring ökar risken för syrebrist och negativ påverkan vid utsläpp av föroreningar.

På grund av klimatförändringarna har vi år 2050 sannolikt en längre odlingssäsong och varmare somrar i Helsingborg vilket innebär ett ökat vattenbehov. Grundvattenbildningen i Helsingborg år 2050 kommer därför att vara något mindre än idag enligt beräkningar från SGU. Detta riskerar att förvärra torksituationer, torka ut bäckar och naturmiljöer och försvåra för jordbruket att bedriva sin produktion. Det är därför av stor vikt att vi behåller våra viktiga inströmningsområden för grundvatten och strävar efter att infiltrera en större del av dagvattnet. Hårdgöring kan medföra att infiltration och nybildning av grundvatten minskar lokalt.

Vår planering måste ta hänsyn till vattenresurser och nuvarande samt kommande behov av vatten vattenbehov. Vattnets uppehållstid i landskapet har

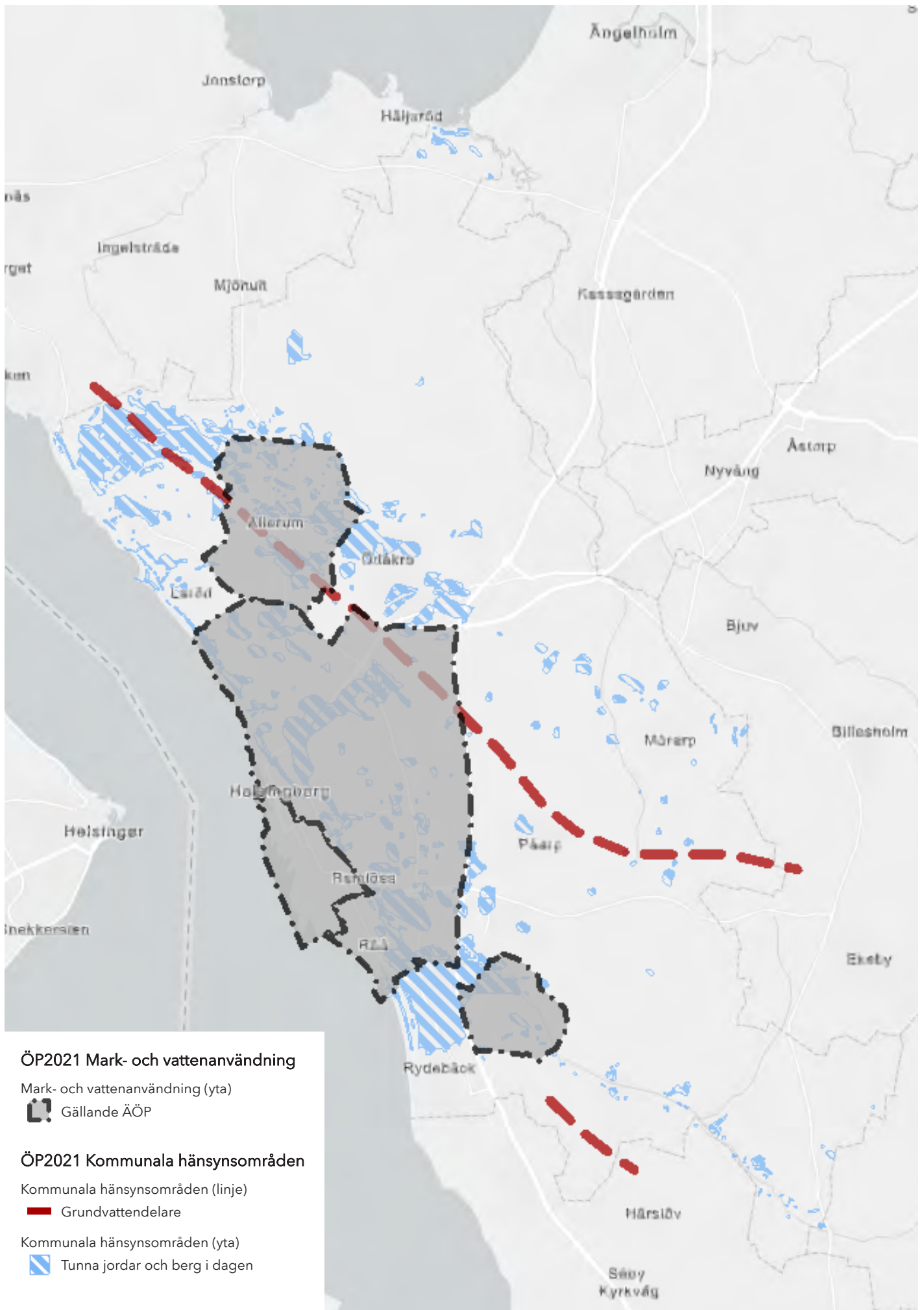
minskat i takt med att vi har hårdgjort mark vilket hindrar vatten från att infiltrera. Vi måste därför arbeta för att åter öka vattnets uppehållstid i landskapet för att säkerställa vårt viktiga yt- och grundvatten i framtiden.

6.3.2 Ställningstagande

- Vi ska så långt som möjligt skydda och bevara infiltrationsbenägna områden för att främja eller inte försämra grundvattnets infiltration och ska ta hänsyn till grundvattnets kvalitet och kvantitet. I de fall som vi måste bygga i infiltrationsområden ska vi se till att vi inte leder bort vattnet i ledningar utan möjliggör för att renat dagvatten kan infiltreras.

6.3.3 Påverkan

Vi föreslår en genomtänkt hantering av dagvatten och en medveten hållning till grundvattnets mängd och kvalitet. Vi pekar ut ytor där åtgärder för att rena och/eller fördröja dagvatten ska genomföras samt ytor där vi måste ta särskilt hänsyn till grundvattnet. Det bidrar till att förbättra vattenkvaliteten och biologiska förhållanden. Vårt fokus på markanvändning, avrinningsområde och recipient utgör ett mycket bra underlag för det fortsatta arbetet. Det ger dessutom en god förståelse för och en gemensam syn på vattenfrågorna i organisationen vilket är en förutsättning för att skydda och bevara vårt grundvatten.



Karta 6.3 Påverkan på grundvattnet.

6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp

6.4.1 Hänsyn

En ökad befolkning och en fortsatt utökning av verksamhetsytor kräver stora investeringar i stadens VA system. Vi strävar efter en hållbar utveckling genom att se till att bebyggelseutvecklingen sker genom att förtäta eller bygga ut större områden där kostnaden för att bygga ut VA-systemet är rimlig.

6.4.2 Ställningstagande

- Utpenade områden för Sammanhängande bostadsbebyggelse, Mångfunktionell bebyggelse och stationsområden samt Verksamheter ska anslutas till kommunalt VA

6.4.3 Påverkan

Översiktsplanen innebär att det krävs utbyggnad av det kommunala VA systemet till områden som är utpekade som Sammanhängande bostadsbebyggelse, Mångfunktionell bebyggelse och stationsområden samt Verksamheter.

6.5 Områden i VA strategi för landsbygden

6.5.1 Hänsyn

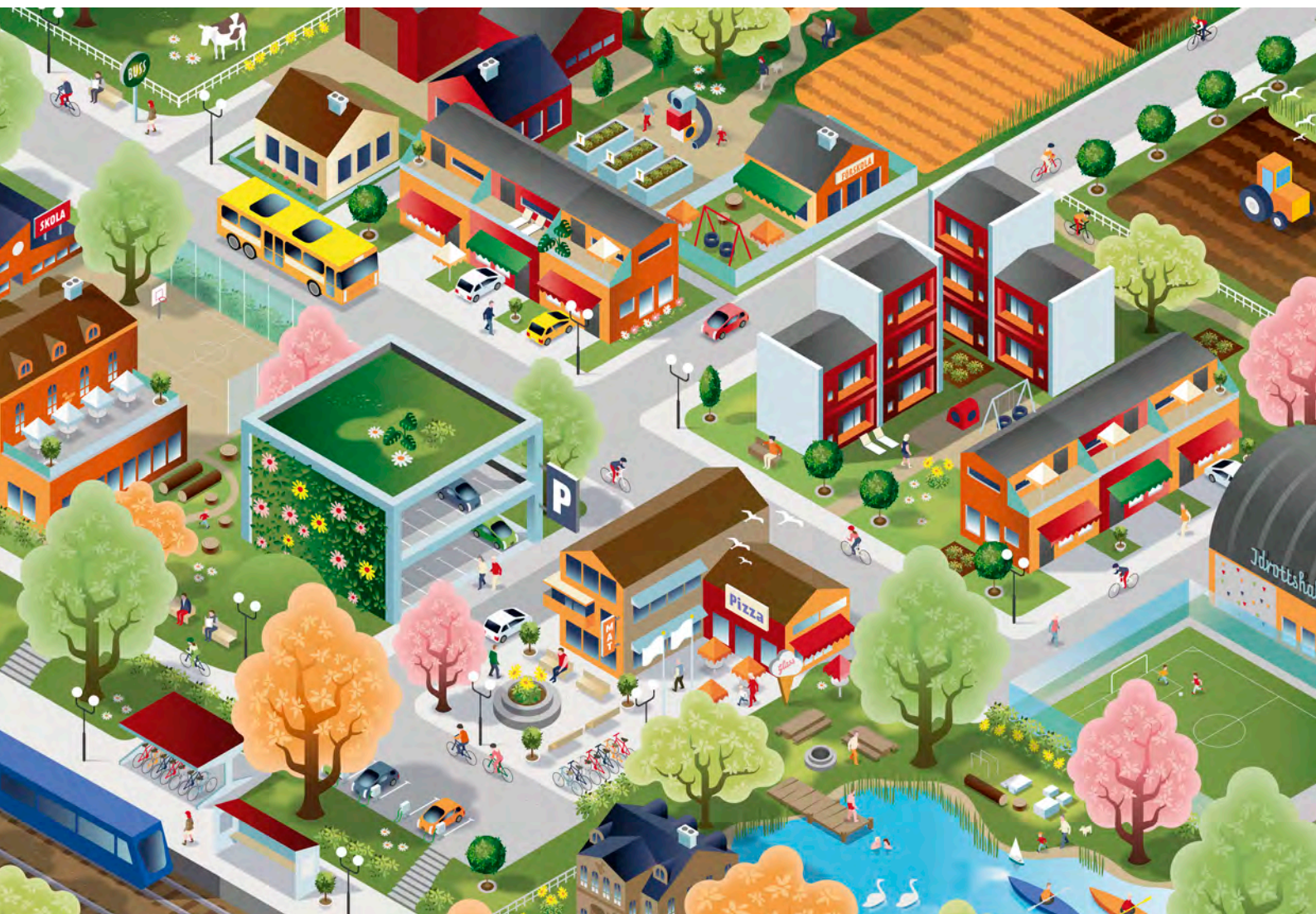
I strategin för att bygga ut vatten och avlopp, på landsbygden utreds hur vatten- och avloppsfrågor på landsbygden ska hanteras på bästa sätt i framtiden samt möjligheterna att få en successiv utbyggnad av kommunalt vatten och avlopp på landsbygden.

6.5.2 Ställningstaganden

- Vi ska undvika ny bebyggelse i områden där det finns risk för olägenhet för människors hälsa eller miljön utifrån VA-situationen.

6.5.3 Påverkan

Översiktsplanen pekar ut bebyggelse inom befintliga tätorter i lägen som vid utbyggnad ska kunna anslutas till kommunalt vatten och avlopp.



6.6 Vindkraft

6.6.1 Hänsyn

I Helsingborg finns det ett tematiskt tillägg till översiktsplanen som gäller vindkraft. Vi har tagit fram planen i samarbete med Ängelholm och Höganäs kommuner. I den översiktsplanen pekar vi ut områden som vi tycker är möjliga platser för att etablera vindkraft.

Det tematiska tillägget för vindkraft har varit med i aktualiseringen av översiktsplanen (2013 och 2018). I samband med aktualiseringen 2013 påpekade vi följande. När vi antog ändringen av översiktsplanen för Allerum-Hjälmslöv ersattes delar av det tematiska tillägget för vindkraft. Vi tyckte att formuleringarna "lämplig", "mindre lämplig" och "olämplig" var otydliga och beslutade därför att de områden som är klassade som mindre lämpliga behöver genomgå en fördjupad politisk dialog vid kommande prövningar. Utbyggnadsområde HE 5 utgick även som lämpligt för vindkraft. Vår bedömning är att planen i övrigt var aktuell.

Vi bedömer att översiktsplanen är aktuell med undantag av de delar som vi påpekade i aktualiseringen år 2013.

6.6.2 Ställningstagande

Ställningstagande - vindkraft på land

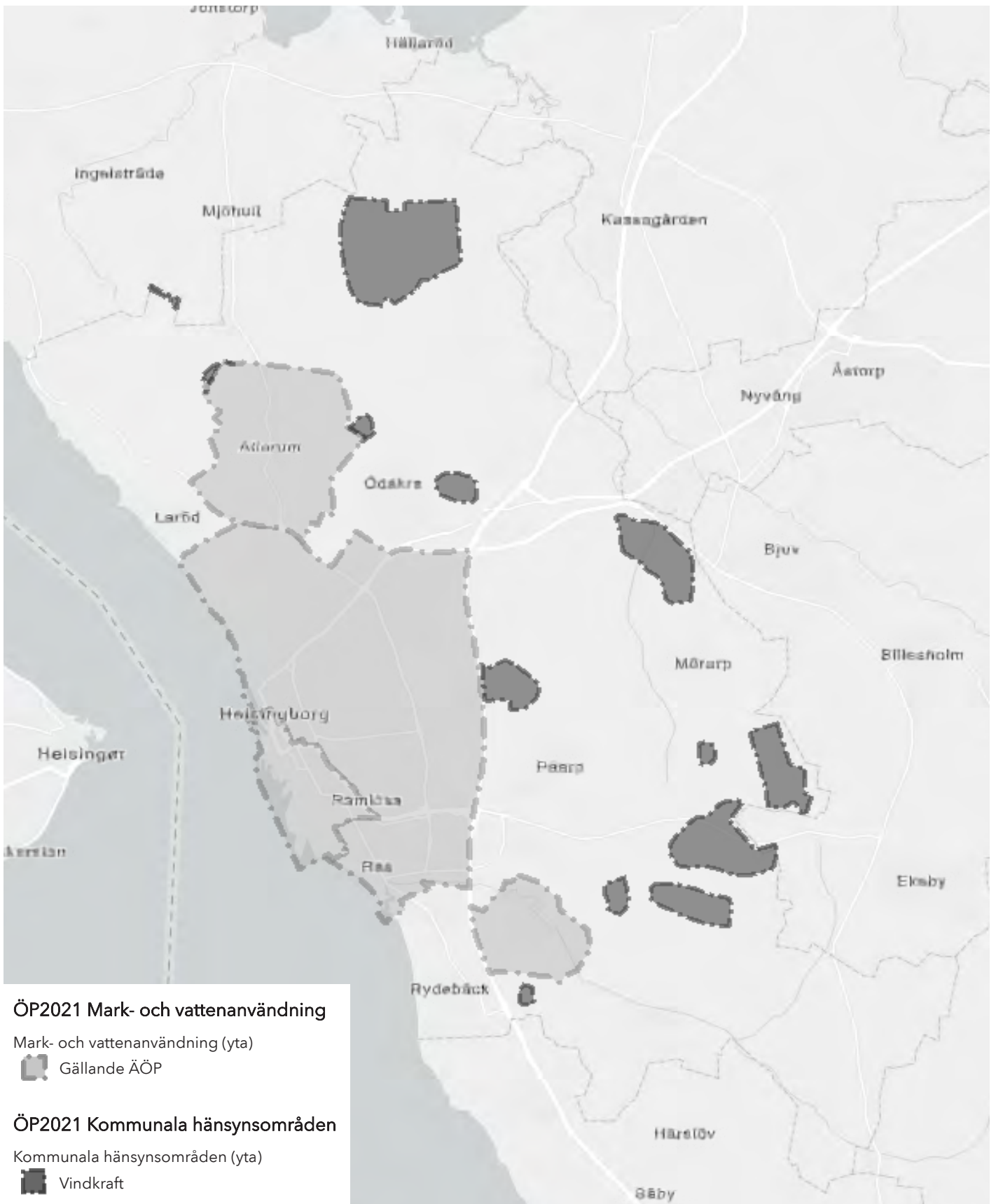
- Det tematiska tillägget för vindkraft är aktuellt och prövning sker utifrån gällande plan. Vi ska beakta medskick från aktualiseringarna år 2013 respektive 2018.

Ställningstagande - Energifrågor, vindkraft, vågkraft och resursutvinning

- Helsingborgs havsområde lämpar sig inte för energiproduktion eller resursutvinning. Detta då Helsingborgs havsområde utgör viktiga rekreationsområden med höga naturvärden. Utsikten mot Öresund och Danmark är viktiga landmärken för hela staden.

6.6.3 Påverkan

De områden som vi betraktar som mindre lämpliga för vindkraft kan vi pröva för annan markanvändning. I avvägningen mot andra intressen anser vi att behovet av verksamhetsmark väger tyngre än att lokalisera vindkraft i norra Ekeberga.



Karta 6.6 Vindkraft.

6.7 stamnät och regionnät för el och fjärrvärme

6.7.1 Värden

Det svenska elnätet kan delas in i stamnät, regionnät och lokalnät. Stamnätet ägs av staten genom Svenska Kraftnät, medan region- och lokalnäten ägs av elbolagen. Vi behöver elnätet för att kunna upprätthålla ett robust och fungerande samhälle. En ledning på 400kV som ingår i stamnätet passerar strax söder om Hasslarp och Kattarp och vidare västerut till Grå läge. Norr om Mörap finns en större fördelningsstation för 130 kV-ledningar, som förbinder Helsingör via Hjortshög, Väla norra och Sofiero och i söder bland annat Landskrona och Barsebäck. Fördelningsstationen vid Sofiero har avvecklats och flyttat till ett nytt läge öster om väg 111. En ny markkabel är förlagd söder om Sofiero gård.

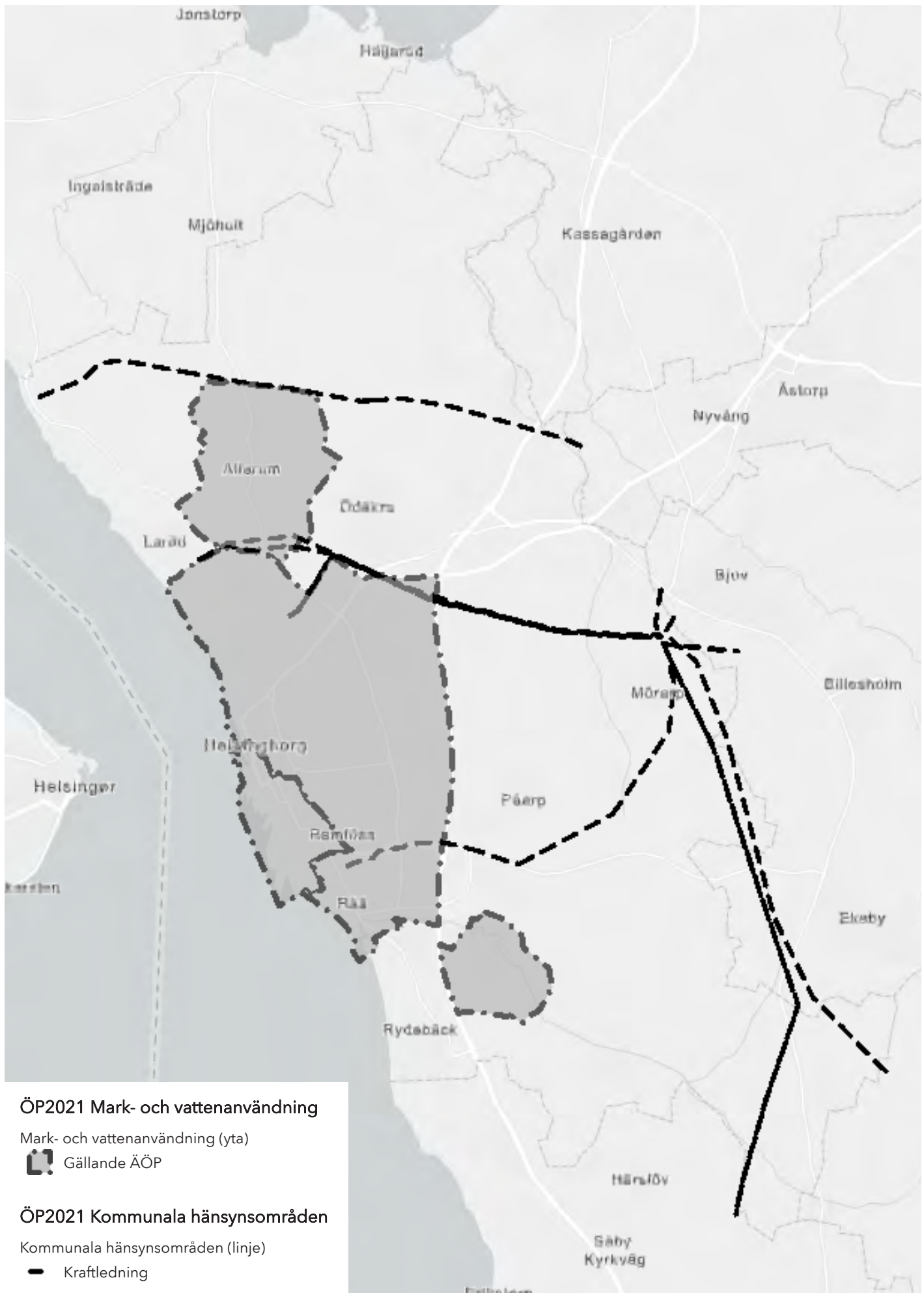
Fjärrvärmenätet i Helsingborg används främst till att värma upp byggnader och ger möjlighet till att återvinna energi i staden, då värmen i nätet kommer från spillvärme och kraftvärmeverken. Det lokala fjärrvärmenätet i Helsingborg är även kopplat med ett regionalt nät som sträcker sig till Landskrona, Lund och Lomma. Detta skapar en trygg tillgång på fjärrvärme i Helsingborg. Vid en utbyggnad av fjärrvärmenätet är det tillkommande pumpstationer som kan behöva ta mark i anspråk. Om fjärrvärmenätet ska expandera till tätorter som inte har ett befintligt nät behöver man tillgodose denna markyta i utbyggnadsprocessen.

6.7.2 Ställningstagande

- Vi ska ta hänsyn till stamnät och regionnät för el- och fjärrvärmenätet i kommande planering

6.7.3 Påverkan

I översiktsplanen har vi tagit hänsyn till stam- och regionnät av el. När det gäller det lokala nätet (för el och fjärrvärme) behöver vi utreda mer i samband med kommande planering.



Karta 6.7 Stamnät och regionnät för el och fjärrvärme.

6.8 Gasnät

6.8.1 Gasledning

6.8.1.1 Hänsyn

Det svenska gasnätet används för att distribuera naturgas och biogas och består av en stamledning och ett antal grenledningar med mät- och regleringsstationer. Stamledningen som korsar kommunen och distribuerar gas in till det lokala gasnätet behövs för att upprätthålla ett robust och fungerande samhälle. Stam och grenledningar har ett skyddsavstånd på 25 till 100 meter på varje sida om ledningen.

6.8.1.2 Ställningstagande

- Vi ska ta hänsyn till gasledningarna i kommande planering samt beakta gällande skyddsavstånd.

6.8.1.3 Påverkan

I översiktsplanen har vi tagit hänsyn till sträckningen för gasledningarna. Ett nytt område för verksamheter vid Ekeberga gård berörs av nuvarande sträckning. Vi ska ta hänsyn till detta i kommande planering.

6.8.2 Lokalt gasnät

6.8.2.1 Värden

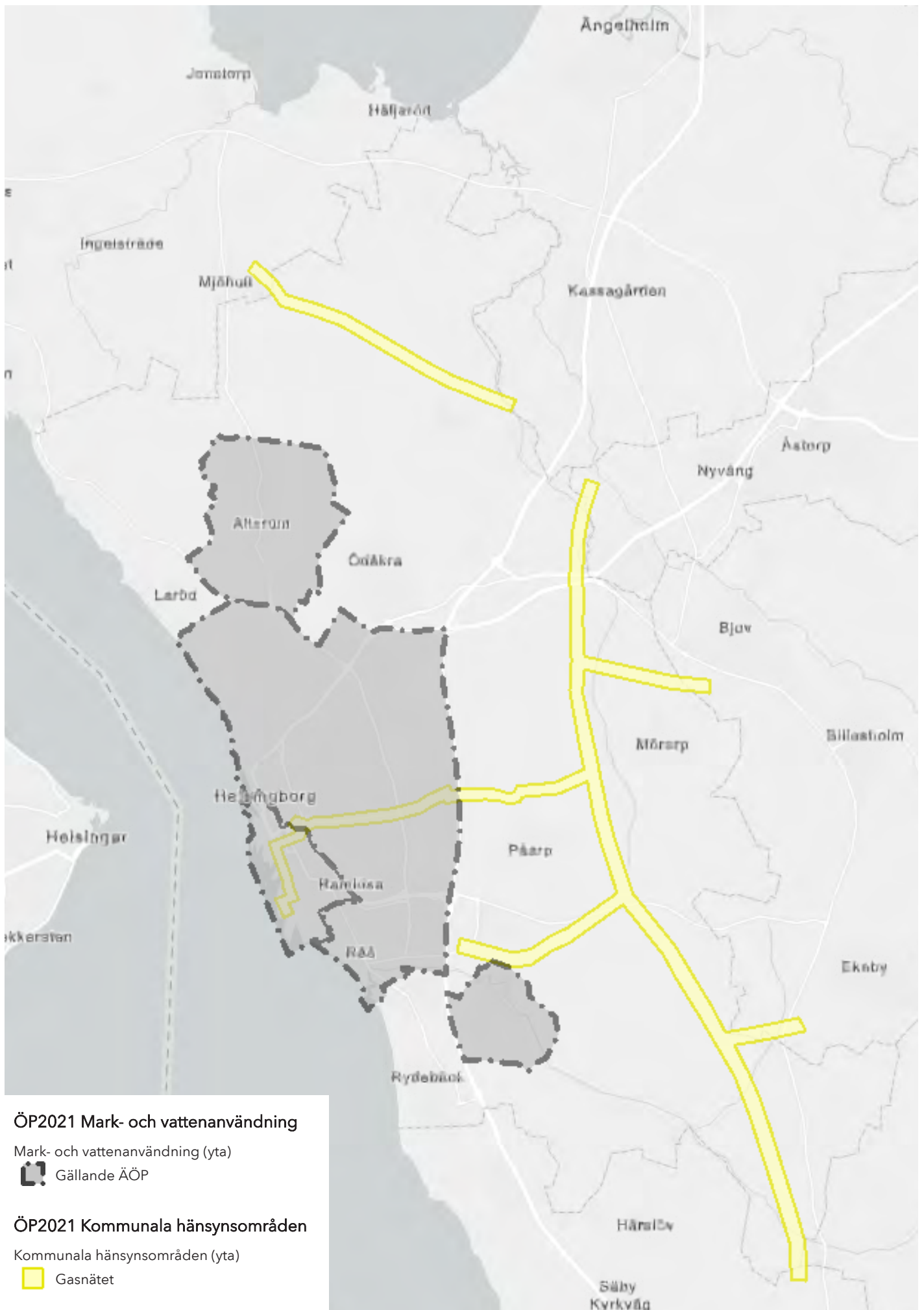
I Helsingborgs kommun finns ett vittförgrenat lokalt distributionsnät med olika trycknivåer som distribuerar både naturgas och biogas. Ledningsnätet förser bland annat Helsingborgs större industrier/verksamheter med nödvändig energi samt busstrafiken med biogas som drivmedel. Distributionsnätet har ett skyddsavstånd på 2 till 25 meter.

6.8.2.2 Ställningstagande

Vi ska ta hänsyn till gasledningarna i kommande planering samt beakta gällande skyddsavstånd.

6.8.2.3 Påverkan

I översiktsplanen har vi tagit hänsyn till gasledningarnas sträckning. Vi ska ta hänsyn till detta i kommande planering.



Karta 6.8 Gasnät.

6.9 Farligt gods på väg och järnväg

6.9.1 Hänsyn

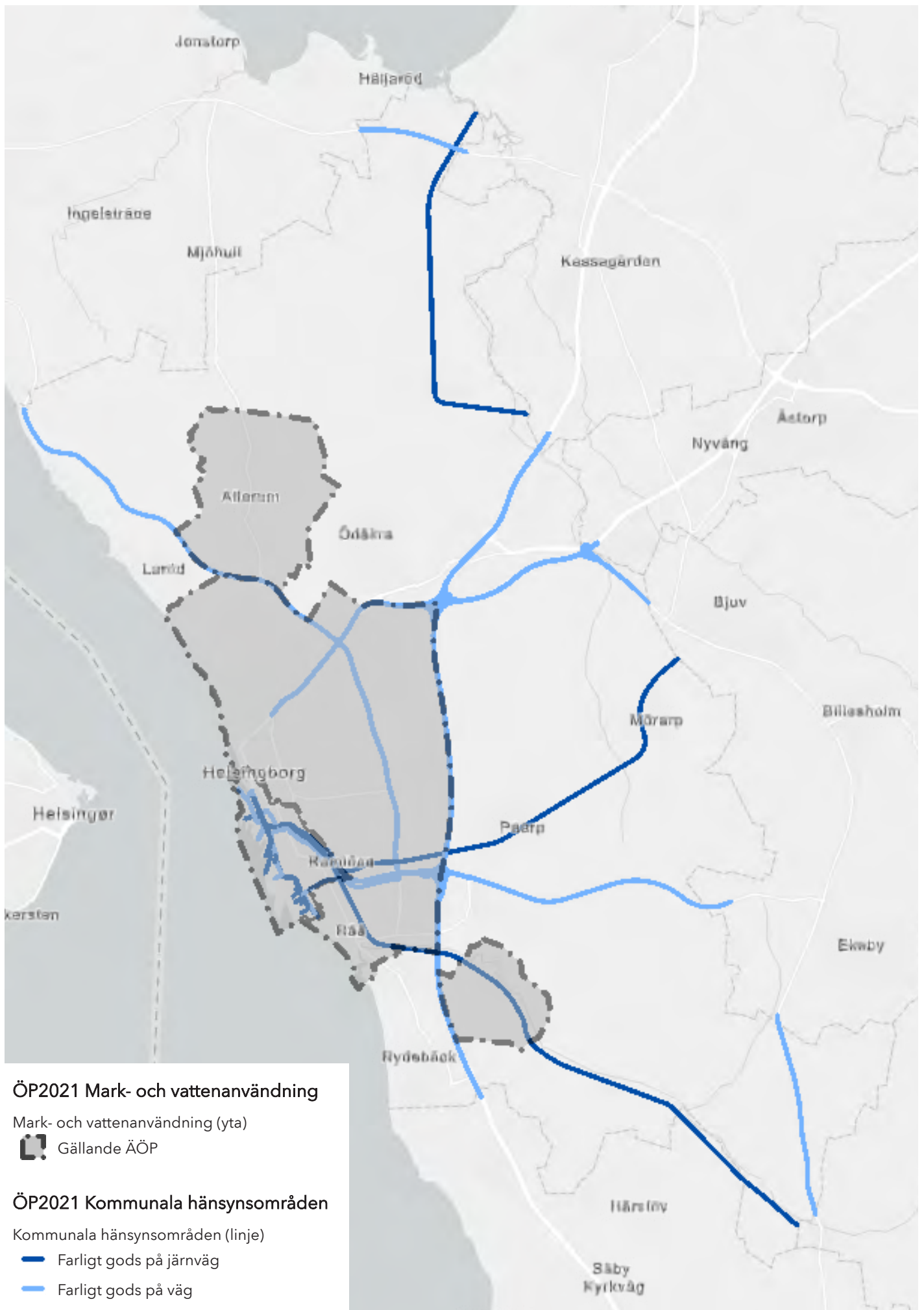
I kartan visas de nuvarande rekommenderade körvägarna för farligt gods på järnväg och väg. Det finns behov av transporter med farligt gods till och från hamnen både på väg och järnväg. Transporterna är viktiga för hamnens verksamheter och för dess funktion som riksintresse. Trafiken med farligt gods på väg till och från hamnen och färjorna går idag via Rännarbanan och Bredgatan. Även Rusthållsgatan är utpekad som en led för farligt gods. För att utveckla vissa delar av H+ området behöver stråk för farligt gods på väg utredas vidare i samband med framtida stadsutveckling. Trafikplats Ättekulla är också en viktig del eftersom uppställning av farligt gods kan ske här och farligt gods avleds härifrån till Kemira. Vi ska fortsätta arbetet med att utreda bättre stråk för farligt gods och det övergripande godstrafiknätet som helhet. Runt färdvägar för farligt gods finns det ett generellt uppmärksamhetsavstånd på 150 meter om det inte finns andra specifika planeringsunderlag som visar något annat.

6.9.2 Ställningstagande

- Stråk för farligt gods på väg behöver utredas vidare i samverkan med berörda aktörer och myndigheter för att fullt ut ge möjlighet till en utveckling i Helsingborgs södra delar.
- Vi behöver utreda åtgärder för att minska risker i samband med att trafik leds om från E6 genom Örby grundvattentäkter i samråd med Trafikverket och NSVA.
- När det sker utbyggnad vid rekommenderade vägar och järnvägar för farligt gods ska man beakta risker och lämpliga riskavstånd för detta.

6.9.3 Påverkan

I dag leds trafik inklusive farligt gods, via Landskronavägen (Väg 1350) när det är avstängningar på E6, exempelvis vid olyckor. Detta är inte tillåtet enligt vattenskyddsföreskrifterna för Örbyfältets grundvattentäkt och vägen är inte anpassad för att kunna hantera riskerna för vattentäkten vid en eventuell olycka.



Karta 6.9 Farligt gods på väg och järnväg.

6.10 Digital infrastruktur

6.10.1 Värde

En förutsättning för digital utveckling är att det finns tillgång till en digital infrastruktur där fibernätet utgör grunden.

I Helsingborg ska alla ha möjlighet att koppla upp sig via bredband. För de flesta personer innebär det att ens företag eller ens bostad har en uppkoppling med hastigheter som klarar dagens behov på tjänster och tillgänglighet.

Genom utbyggnad av fibernätet och tillhandahållandet av det Öppna stadsnätet skapar förutsättningar att nå stadens vision stadens vision att skapa den globala och uppkopplade staden.

6.10.2 Ställningstagande

- Vi ska ta hänsyn till lokala stamnätet för bredband i kommande planering.

6.10.3 Påverkan

I översiktsplanen har vi tagit hänsyn till lokala stamnätet. När det gäller det lokala nätet behöver vi utreda mer i samband med kommande planering.



6.11 Jordbruksmark

6.11.1 Hänsyn

Miljöbalken anger att jordbruk har en nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får endast tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar om det behövs för att tillgodose ett väsentligt samhällsintresse som inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. (MB 3 kap. 4§). Rättspraxis har bland annat visat att en enskild bostad eller hästgård inte kan betraktas som ett väsentligt samhällsintresse.

Jordbruksmarken har fått ny uppmärksamhet i och med klimatförändringen och minskad tillgång till odlingsbar mark i världen. Dess betydelse för att säkra försörjningen uppmärksammas allt mer. Jordarna i Sverige är i ett globalt sammanhang mycket bördiga och västra Skåne har bland världens bästa jordbruksmarker. Skåne står för cirka 40 procent av landets totala skörd av spannmål, oljeväxter, potatis och sockerbetor och nästan 70 procent av trädgårdsväxterna.

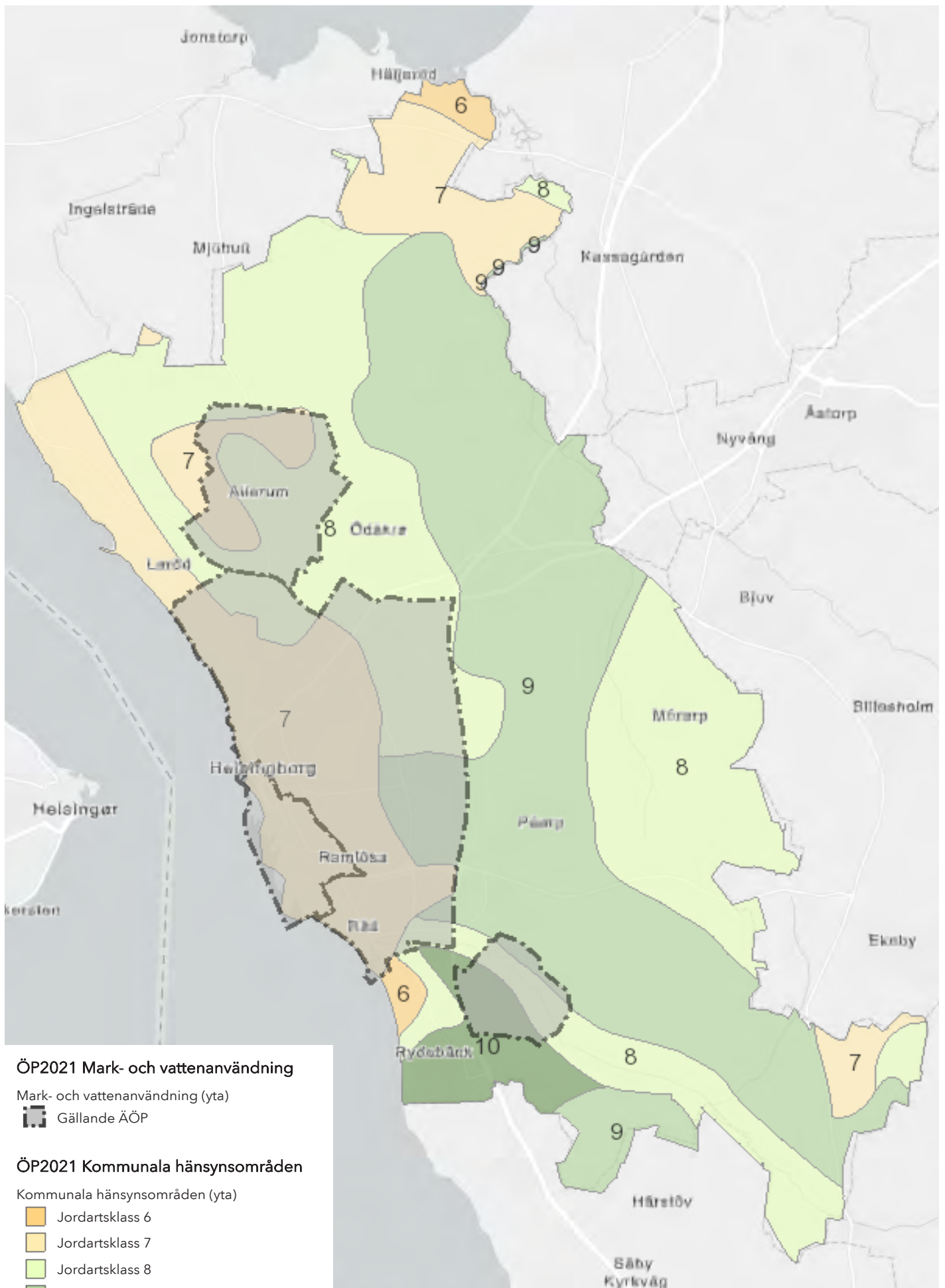
Jordbruksmarken är en icke förnyelsebar resurs. Kartan visar den nationella åkermarksgraderingen som ger en antydning om jordens produktionsförmåga. Klassningen har vissa brister, till exempel ingår inte odlingen av trädgårdsväxter, och den är inte uppdaterad sedan 1970-talet. Skåne är det enda länet med klass 8 till 10-jordar och även skånska jordar med lägre klass ger jämförelsevis stora skördar. (källa: Markhushållning i planeringen. Jordbruksmarken i Skåne. Länsstyrelsen Skåne 2015.)

6.11.2 Ställningstagande

- All jordbruksmark som inte är planlagd för andra ändamål betraktas som brukningsvärd. Till jordbruksmark räknas åker-, ängs- och betesmark.
- Brukningsvärd åkermark ska i första hand bevaras. För att pröva om brukningsvärd jordbruksmark kan exploateras utanför de områden som markeras för bebyggelse eller infrastruktur enligt översiktsplanen, ska det ske en värdering av samhällsintresset och alternativa platser.
- För att exploatering ska räknas som ett väsentligt samhällsintresse krävs att den bidrar till att stärka en långsiktig hållbar utveckling på lokal eller regional nivå.
- För att inte inskränka på jordbrukets framtida möjligheter att utvecklas är det angeläget att undvika spridd bebyggelse i jordbrukslandskapet och att ta hänsyn till behovet av skydds- och hänsynsavstånd. Det är viktigt att värna både jordbruksmarken som resurs och möjligheterna till rationell och långsiktig jordbruks- och produktionsnäring.

6.11.3 Påverkan

Helsingborgs stads landyta har en mycket stor andel jordbruksmark. Samtidigt finns ett starkt omvandlingstryck med ökad befolkning och behov av fler verksamheter. Förutom att förtäta befintliga orter finns det få alternativ till att bygga ut på jordbruksmark. Översiktsplanens områden för bebyggelseutveckling och transportinfrastruktur i anslutning till tätorterna ligger till stor del på jordbruksmark. Jordbruksmark som exploateras går inte att återställa. Markanvändningen i översiktsplanen innebär om den genomförs i sin helhet att ca 260 hektar jordbruksmark exploateras för nya verksamheter med mållåret 2035 och att ca 240 hektar jordbruksmark exploateras för ny sammanhängande bostadsbebyggelse och mångfunktionell bebyggelse med mållåret 2050.



Karta 6.11 Jordbruksmark.

6.12 Natur- och kulturmiljöprogram

6.12.1 Hänsyn

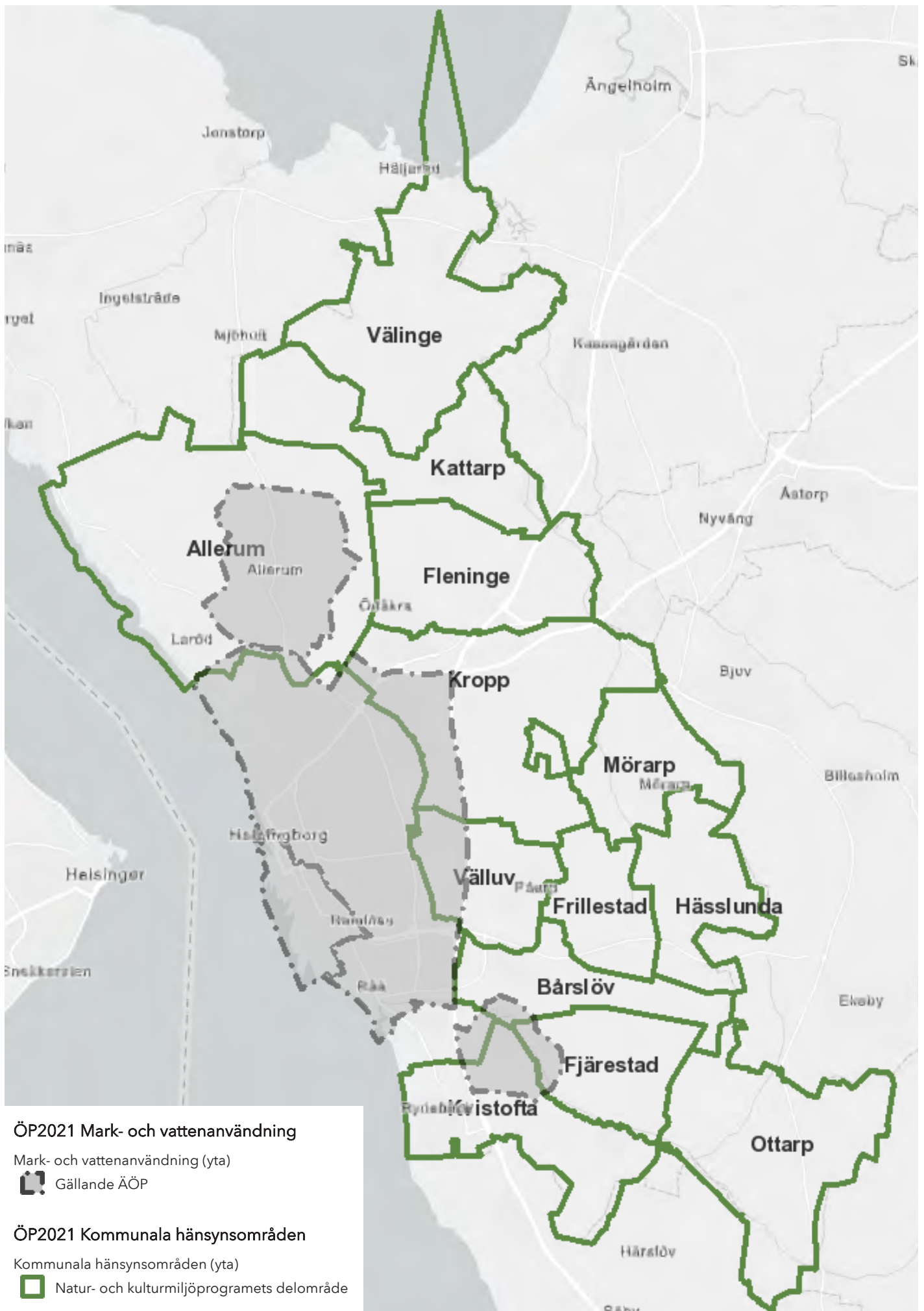
I natur- och kulturmiljöprogrammet samlar vi kunskapen om Helsingborgs mest värdefulla natur- och kulturmiljöer i delområden på landsbygden utanför centralorten. Natur- och kulturmiljöer är viktiga för att människor ska trivas och må bra, de ger en känsla av sammanhang och kan öka invånarnas stolthet för sin bygd. Många värdefulla miljöer fungerar som populära utflyktsmål och är en tillgång för rekreation och friluftsliv. Programmen i sig innebär inte något utökat juridiskt skydd utan är ett underlag för att bevara, informera om och stärka kvaliteterna i Helsingborgs natur- och kulturmiljöer på landsbygden.

6.12.2 Ställningstagande

- Vi utgår från varje plats unika förutsättningar i kommande planering för att stärka platsens identitet.
- Vi tar tillvara de värden som definieras i natur- och kulturmiljöprogrammet och verkar för att dessa tillgängliggörs på olika sätt.
- Vi stärker kulturmiljön genom att värna siktlinjer och vyer i kulturlandskap och tar därmed tillvara på den historiska läsbarheten.

6.12.3 Påverkan

Vi bedömer att översiktsplanen kan påverka de utpekade natur- och kulturmiljöerna. Det gäller i synnerhet flera av de föreslagna verksamhetsetableringarna som kommer att ha en negativ inverkan. I den kommande planeringen av de berörda platserna är det därför viktigt att göra analyser utifrån varje plats unika förutsättningar för att göra en noggrann avvägning kring hur vi ska placera, avgränsa och utforma bebyggelsen. Det är också viktigt att se till den kumulativa effekten av flera utbyggnadsområden tillsammans, och inte enbart göra enskilda bedömningar



Karta 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram.

6.13 Särskilt känsliga kulturmiljöer

Värdefulla kulturmiljöer ska skyddas och vårdas enligt olika lagstiftningar. Många kulturmiljöer i Helsingborg ligger däremot utanför detaljplanelagt område och saknar därmed tydliga juridiska skydd. Vi lyfter fram några särskilt känsliga kulturmiljöer med höga kulturvärden för att synliggöra dessa och anger att antal riktlinjer för att på så vis värna värdefulla karaktärsdrag.

6.13.1 Kyrkbyar

6.13.1.1 Värden

Kyrkbyarna har en lång historisk tradition. De har ofta en välbevarad kärna med byggnader som utöver kyrkan har haft viktiga funktioner, exempelvis skola, prästgård med mera. Ofta har kyrkan en framträdande roll i byn och i landskapet och den intilliggande bebyggelsen är småskalig. De orter som räknas som kyrkbyar är Välinge, Kropp, Fleninge, Frillestad, Välluv, Fjärestad, Hässlunda, Kvistofta och Ottarp.

6.13.1.2 Ställningstagande

- Vi bevarar siktlinjer och vyer där kyrkan är framträdande
- Vi kompletterar varsamt med ett fåtal hus, utifrån respektive orts karaktär. Skala, fastighetsstruktur, utformning och förhållande till gatan är viktiga utgångspunkter när vi gör kompletteringar.
- Vi stärker kulturmiljövärden genom att behålla viktiga samband mellan byggnader i kyrkbyns centrum, exempelvis kyrka-prästgård-skola

6.13.1.3 Påverkan

Vi bedömer att översiktsplanen kan påverka de utpekade miljöerna. I den kommande planeringen är det därför viktigt att följa de ställningstaganden som har gjorts, för att ta tillvara på de utpekade värdena.

6.13.2 Övriga kulturhistoriskt värdefulla byar

6.13.2.1 Värden

Utöver kyrkbyarna har vi definierat är fem byar med värdefulla kulturmiljöer.

- Utvälinge kännetecknas av välbevarad småskalig bebyggelse och har en ruin av ett medeltida kapell. Per-Albinlinjen längs kusten är utpekad i länsstyrelsens kulturmiljöprogram.
- Tånga kännetecknas av småskalig väganknuten bebyggelse som var relativt tät redan vid 1800-talets mitt.
- Rögle är en bruksort som har vuxit upp kring tegelbruket och som fortfarande präglas av spår som exempelvis de gamla dammarna.
- Benarp och Lydestad kännetecknas av småskalig, väganknuten bebyggelse och omges av värdefulla kulturlandskap.

6.13.2.2 Ställningstagande

- Vi kompletterar varsamt utifrån respektive orts tålighet och bebyggelsemönster samt i enlighet med dess befintliga karaktär. Skala, fastighetsstruktur, utformning och förhållande till gatan är viktiga utgångspunkter när vi gör kompletteringar.
- Vi stärker kulturmiljön genom att värna siktlinjer och vyer i kulturlandskap och tar därmed tillvara på den historiska läsbarheten.

6.13.2.3 Påverkan

Vi bedömer att översiktsplanen kan påverka de utpekade miljöerna. I den kommande planeringen är det därför viktigt att följa de ställningstaganden som har gjorts, för att ta tillvara på de utpekade värdena.

6.13.3 Godsmiljöer och storgårdar

6.13.3.1 Värden

Det finns ett stort antal godsmiljöer och storgårdar med höga kulturhistoriska värden. Den historiska etableringen och utvecklingen har skiftat, liksom de uttryck som anläggningarna har fått. Vissa av dem grundlades som herresäten redan under medeltiden med en stark utveckling under 1500- och 1600-talen medan andra har tillkommit långt senare. Gemensamt för anläggningarna är att de påverkar landskapsbilden i sin helhet med sin storlek på enheterna, landskapselement som alléer och stengårdsgårdar samt med sina markanta mangårdsbyggnader med tillhörande ekonomibebyggelse. Ett urval av dessa större slott, godsmiljöer eller storgårdar är Kulla Gunnarstorp, Rögle, Bälteberga, Rosendal, Svedberga

och Stureholm. Dessa och övriga gods och gårdar beskrivs i natur- och kulturmiljöprogrammet. Samtliga utom Rosendal som är byggnadsminne, saknar juridiskt skydd.

6.13.3.2 Ställningstagande

- Vi stärker kulturvärden genom att införa områdesbestämmelser för prioriterade bebyggelsemiljöer som är särskilt värdefulla, som bebyggelse som är kopplad till Kulla Gunnarstorp, Rögle och Bälteberga gods.
- Vi verkar för att byggnader och miljöer ska vårdas och utvecklas varsamt med respekt för de höga kulturhistoriska värdena.
- Vi stärker kulturmiljövärden genom att behålla samband mellan gård, tillhörande bebyggelse och omgivande landskap.

6.13.3.3 Påverkan

Vi bedömer att översiktsplanens kan påverka de utpekade miljöerna. I den kommande planeringen är det därför viktigt att följa de ställningstaganden som har gjorts för att ta tillvarata på och delvis stärka de utpekade värdena.



6.14 Landskapskaraktärer

Sverige har ratificerat den europeiska landskapskonventionen, ELC, 2011. Det innebär att vi åtar oss att skydda, förvalta och planera vårt landskap i enlighet med konventionens intentioner. Definitionen av landskap som finns i konventionen är: "ett område sådant som det uppfattas av människor och vars karaktär är resultatet av en påverkan av och samspel mellan naturliga och/eller mänskliga faktorer."

Landskapskonventionen innebär bland annat att Sverige ska:

- erkänna landskapets betydelse i den egna lagstiftningen
- öka medvetenheten om landskapets värde och betydelse i det civila samhället, i privata organisationer och hos offentliga myndigheter
- främja delaktighet i beslut och processer som rör landskapet lokalt och regionalt
- utveckla en helhetssyn på landskapets värden och hållbar förvaltning av dessa
- utbyta kunskap och delta i europeiska samarbeten om frågor som rör landskapet

I översiktsplanen beskriver vi olika kategorier av landskapskaraktärer. Karaktärerna har tagits fram efter en analys av topografi, odlings- och skogsområden, bebyggelse och infrastruktur. Resultatet är sex större områden med inbördes liknande karaktär. Hänsyn ska tas till de olika karaktärernas strukturer och känslighet.

Vi har gjort en översiktlig bedömning av ekosystemtjänsterna utifrån landskapskaraktärerna. Ekosystemtjänster är ett internationellt koncept för att synliggöra, värdera och beakta naturens gratistjänster. Värderingen av ekosystemtjänster bygger på en översiktlig bedömning av den förekommande markanvändningen samt natur- och kulturvärden. Storleken på stapeln anger inbördes förhållanden mellan tjänsterna inom respektive landskapskaraktär. Ekosystemtjänster delas in i fyra huvudkategorier:



1. Stödjande: biologisk mångfald med naturtyper som skog, vatten, våtmark, betesmark, med flera.



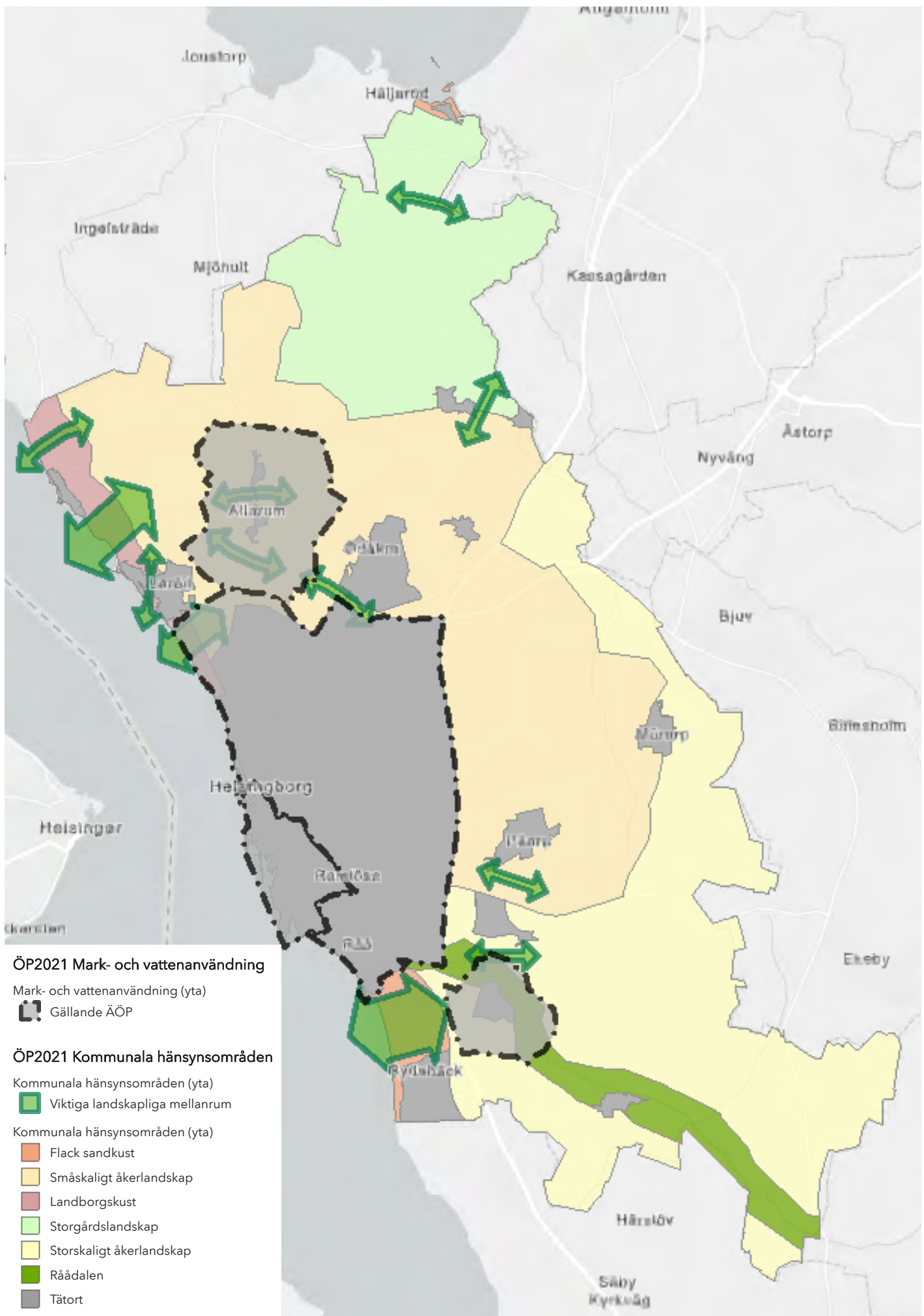
2. Försörjande: livsmedel, dricksvatten, virke, svamp och bär, med flera.



3. Reglerande: pollinering, erosionsskydd, översvämningsskydd, läeffekt, med flera.



4. Kulturella och sociala: rekreation, friluftsliv, kulturarv, historisk läsbarhet med flera.



Karta 6.14 Landskapskaraktärer.

6.14.1 Helsingborgs olika landskapskaraktärer

6.14.1.1 Flack sandkust

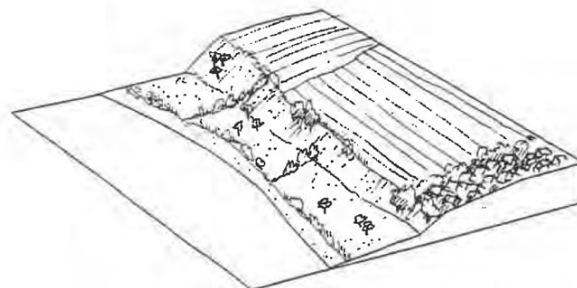
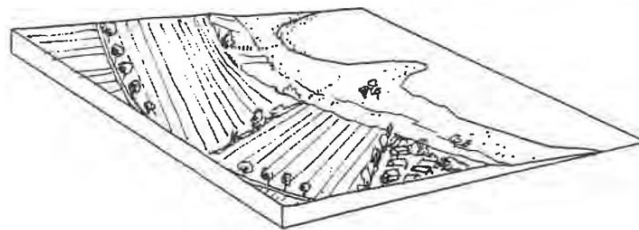
Värden

Karaktären finns i kommunens norra delar mot Skälderviken samt längs kusten kring Råå, Örby och Rydebäck. Karaktären växlar mellan öppen och sluten och innehåller sandstränder, strandängar, gamla lertäkter och dammar, buskridåer och mindre trädgångar. I övergångszonen mellan land och hav finns en mycket hög artrikedom och höga rekreationsvärden. Karaktären är mycket känslig för stigande havsnivåer och erosion.

Skäldervikskusten ligger i norra delen av kommunen och består av dyner, stränder och öar samt tidvattenzoner och öppet vatten. Landskapet är sluttande och utmed havet dominerar kustvegetation. Närmast kusten består marken mestadels av betesmark med inslag av små skogsområden och våtmarker. Träd längs ägo gränser och små dungar i området bidrar till känslan av småskalighet. Området runt Skälderviken karaktäriseras av sin öppna och utsatta natur. Här finns det vida vyer över viken som tillsammans skapar en känsla av stor rymd. Området har stor betydelse för friluftsliv och rekreation. Kustlinjen har stora naturvärden, särskilt strandzonen och de grunda vattenområdena mellan Farhult och Norra Häljaröd är viktiga för fågellivet. Eftersom området är lättillgängligt används det i allt större utsträckning för rekreation. Det finns därför risk för konflikter med djurliv och naturvärden, särskilt fågelhäckning under badsäsong.

Landskapet kring Råå, Örby och Rydebäck är öppet med en liten variation i topografin och bjuder på långa siktlinjer. Det upplevs som småskaligt och naturskönt, och är mycket viktigt för rekreation. Tillgängligheten är mestadels god, med undantag från vissa partier som kan upplevas som privata på grund av hur enstaka byggnader och tomter har placerats och gestaltats. Området har ett mycket högt naturvärde eftersom det är en mosaik av torräng, fuktäng, kärr, sanddyner, kusthed och ängsskogsvegetation.

Karaktären bidrar idag med stödjande ekosystemtjänster genom betesmarker, dammar och skogsdungar. De öppna gräsmarkerna närmast havet och de grunda havsbottenarna är viktiga miljöer för växt- och djurliv. Kulturella ekosystemtjänster finns i form av höga rekreativa värden och en god tillgänglighet med gång- och cykelleder, samt bevarad kulturhistorisk värdefull bebyggelse, bland annat byggnader från



gamla tegelbruk, fornlämningar och ett kulturlandskap. Försörjande ekosystemtjänster finns främst genom Örbyfältets funktion för vattenproduktion. Ekosystemtjänsterna kan utvecklas mer ädellövskog och betesdrift.

Ställningstagande

- Nya element eller strukturer riskerar att bli framträdande i det flacka landskapet och förändra utblickarna mot havet. Tillgängligheten till kustområdet är viktig att säkerställa. Landskapliga mellanrum mellan befintliga kustsamhällen ska bevaras.
- Eventuell ny bebyggelse ska anpassas till den lokala byggnadstraditionen.

Påverkan

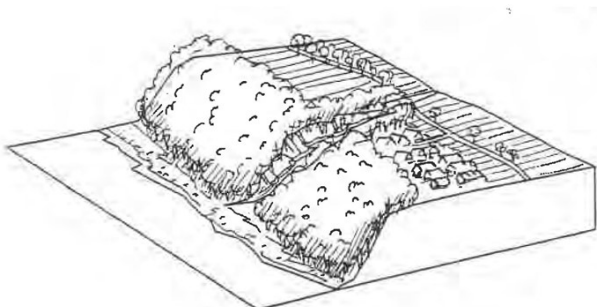
Förutsatt att översiktsplanens ställningstaganden följs innebär föreslagna utbyggnadsområden i ÖP 2021 ingen negativ påverkan på landskapskaraktärerna. Markanvändningskartan i avsnitt 3 redovisar var vi prioriterar en ny markanvändning genom att göra en avvägning mot andra intressen.

4.14.1.2 Landborgskust

Värden

Landborgskusten kännetecknas av ett brant kustlandskap med sandstrand som möter havet mellan Helsingborg och Domsten. Slottslandskapet kring Kulla Gunnarstorp har en monumental helhetsverkan med ett rikt inslag av fornlämningar och ett bevarat allé- och hägnadssystem. Odlingslandskapet är väl hävdad och präglad av stordrift med inslag av åkerholmar och strandängar.

Landskapet är dramatiskt och har inslag av skog på sluttningarna och längs stranden, vilket erbjuder varierade utblickar mot Öresund. I områdets södra del når berggrunden ända fram till stranden. Skogen består av ädellöv, svarttall och svensk tall, och bildar ett landskap som är uppdelat i mindre rum. Landskapet övergår i flack sandkust i den norra delen av Domsten, där marken är relativt låglänt. Här dominerar strandhed med busksnår och några mindre skogsdungar av tall och björk. Karaktären Landborgskust är unik och har ett högt bevarandevärde. På de ställen där Landborgsen är som brantast upplevs den som en vägg, och sikten in mot land är begränsad. Huvuddelen av området är lättillgänglig och inbjudande, med många stigar och rekreationsleder i det skogsklädda landskapet. Områdets läge i utkanten av staden gör det mycket värdefullt för rekreation, och dessutom finns här goda möjligheter till bad längs med kusten. Karaktären erbjuder en stor biologisk mångfald och stranden och skogszonen är en viktig buffert mot stormar och havserosion. Stigande havsnivåer gör att allmänt tillgängliga promenadstråk längs kusten riskerar att försvinna på sikt.



Karaktären bidrar idag med stödjande ekosystemtjänster genom de artrika miljöerna ädellövskog, strandängar och grunda havsbottnar. Reglerande ekosystemtjänster är pollinering genom blomrika strandängar, stränderna som ger erosionsskydd och läeffekt av uppvuxen skog. De kulturella ekosystemtjänsterna är höga tack vare värdefulla kulturmiljöer vid Sofiero, Kulla-Gunnarstorp och Domsten, lättillgängliga stränder, gång- och cykelleder. Ekosystemtjänsterna kan utvecklas genom att fasa ut svarttall och gran samt mer betesdrift och slätterängar.

Ställningstagande

- Landborgskusten är unik och innehåller stora värden som ska bevaras. Nya element eller strukturer i det branta kustområdet riskerar att bli framträdande och förändra utblickarna både mot och från havet. Tillgängligheten till kustområdet och befintliga rekreationsstråk ska bevaras och utvecklas. Landskapliga mellanrum mellan befintliga kustsamhällen ska bevaras. Eventuell ny bebyggelse ska anpassas till den lokala byggnadstraditionen.
- Viktiga landskapliga mellanrum är markerade med pilar i kartan. Dessa mellanrum bör värnas då de stärker kulturlandskapets läsbarhet och bibehåller de individuella byarnas identitet.

Påverkan

Förutsatt att översiktsplanens ställningstaganden följs innebär föreslagna utbyggnadsområden i ÖP 2021 ingen negativ påverkan på landskapskaraktärerna. Markanvändningskartan i avsnitt 3 redovisar var vi prioriterar en ny markanvändning genom att göra en avvägning mot andra intressen.

4.14.1.3 Storgårdslandskap

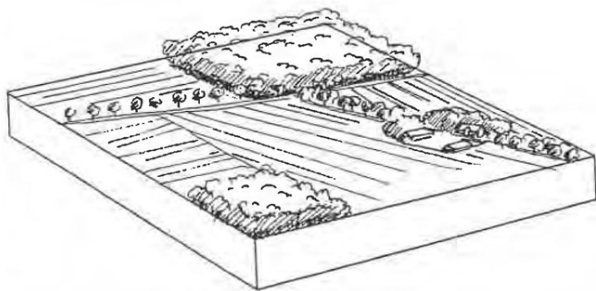
Värden

Storgårdslandskapet är präglad av de stora brukningsenheterna Röggle, Stureholm och Västraby. Den norra delen av området är en del av Ängelholmssänkans sjöleraslätt. Runt storgårdarna präglas landskapet av större trädgångar, alléer och öppen åkermark. De öppna fälten, vägsträckningarna, allésystemen och den utifrån storgårdarna gestaltade bebyggelsen är viktiga delar av miljön. Landskapet är starkt präglad av storgodsdrift och de jordreformer som genomfördes under 1800-talet. Huvudgården Röggle med plattgården Västraby är viktiga delar av landskapet. Den medeltida godsanläggningen visar idag 1700- och 1800-talens ideal som tillsammans med arbetarbostäder, ekonomibyggnader och tegeltillverkning utgör en helhet.

Karaktären är öppen och flack och bjuder på långa siktlinjer. Högre växtligheten är i huvudsak samlad till några stora skogsdungar som breder ut sig mellan storgårdarna. I anslutning till dessa finns flera småvatten och våtmarker. Längs de åar och bäckar som bryter upp landskapet löper smala vegetationsridåer.

Den flacka topografin gör att det kan uppstå översvämningar utmed vattendragen som då också har en reglerande funktion.

Området saknar i stort sett spridd bebyggelse.



Karaktären bidrar idag med stödjande ekosystemtjänster eftersom det finns viktiga ädellövskogar och en del betesmarker, våtmarker samt bäckar som är viktiga för den biologiska mångfalden. Den största delen är försörjande ekosystemtjänster som vi får genom den storskaliga livsmedelsproduktionen. Reglerande ekosystemtjänster i form av uppvuxen vegetation bryter vinden och binder koldioxid. Bäckarna och närliggande mark buffrar översvämningar i det flacka landskapet. Kulturella ekosystemtjänster får vi genom en bevarad kulturhistorisk värdefull bebyggelse och ett läsbart kulturlandskap. Mycket rovfågel vintertid gör området attraktivt för ornitologi.

Ekosystemtjänsterna kan utvecklas genom att avveckla granodlingar till förmån för ädellövskog med olika arter samt utveckla mångfunktionella gröna stråk som gynnar odling, rekreation och biologisk mångfald. Tvåstegsdiken och andra våtmarksanläggningar kan öka de reglerande tjänsterna genom att buffra vattenflöden och rena vatten.

Ställningstagande

- Utpräglat jordbrukslandskap med högklassig åkermark där jordbruksproduktionens förutsättningar ska beaktas. Nya inslag som till exempel kraftledning, vindkraftverk och ny bebyggelse blir mycket framträdande i det flacka landskapet. Det är viktigt att storgårdarnas solitära placering och att större dungar bevaras. Eventuell ny bebyggelse ska anpassas till den lokala byggnadstraditionen.
- Viktiga landskapliga mellanrum är markerade med pilar i kartan. Dessa mellanrum bör värnas då de stärker kulturlandskapets läsbarhet och bibehåller de individuella byarnas identitet.

Påverkan

Förutsatt att översiktsplanens ställningstaganden följs innebär föreslagna utbyggnadsområden i ÖP 2021 ingen negativ påverkan på landskapskaraktärerna. Markanvändningskartan i avsnitt 3 redovisar var vi prioriterar en ny markanvändning genom att göra en avvägning mot andra intressen.

6.14.1.4 Småskaligt åkerlandskap

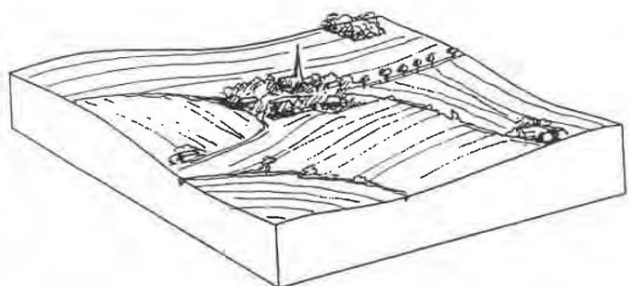
Värden

Småskaligt, böljande och varierat landskap norr och öster om Centralorten med tätorterna Domsten, Hittarp/Laröd, Ödåkra, Mörarp och Påarp. Landskapet kännetecknas av dungar, trädridåer och mindre gårdar med inslag av betesmark, hästghagar och våtmarker. Särskilt väster om Hjälmshult och vid Tornhult, öster om Allerums golfbana, finns ålderdomliga och känsliga strukturer med stenmurar, vattendrag, lövdungar och bebyggelse. Ett annat sådant område finns i Rosendals slottslandskap och Hjortshög och det sträcker sig bort mot Rosenlund och väster om Mörarp. Här finns ett antal mindre dungar, betesmarker, gamla stenmurar med trädridåer och gammal landsväg. Landskapet här är varierat med korta och långa siktlinjer, organiska gränser och långsträckta smala skiften. Viktiga siktlinjer är vyerna från Allerumsvägen mot Kullaberg/Skålderviken norrut. Ett markant inslag är höjdpunktiet vid Kropps kyrka som syns från olika håll. Likaså reser sig Svedberga kulle 60 meter över havet i det flacka och öppna landskapet i norr.

Landskapet upplevs som grönt och skiftande och vägar ligger ofta inbäddade i vegetation, hästghagar och mindre bebyggelse.

Träd och skogselement utgör ett betydande inslag i form av lövskogsdungar som omger gårdar och byar samt träd längs gränser. Flera av dessa skogselement

har höga naturvärden, samtidigt som närheten till Helsingborg innebär att de även är potentiellt värdefulla för rekreation.



Karaktären bidrar idag med följande ekosystemtjänster. Stödjande ekosystemtjänster genom dungar med ädellövträd och betesmarker som bidrar till en rik biologisk mångfald. Försörjande ekosystemtjänster genom livsmedelsproduktion och reglerande ekosystemtjänster genom att den uppvuxna vegetationen ger läeffekter, pollinering och skadedjurspredation. De kulturella värdena är höga genom bevarade gods- och gårdsmiljöer, trädalléer och stenmurar samt rekreativa värden av skogsdungar och gröna stråk människor kan vandra i. Ekosystemtjänsterna kan utvecklas med tvåstegsdiken, våtmarker och genom att plantera ädellövträd samt skapa slåtteräng och betesmarker. Man kan även utveckla mångfunktionella gröna stråk som gynnar odling, rekreation och biologisk mångfald.

Ställningstagande

- Landskapets omväxlande och småskaliga struktur med alléer, dungar, stenmurar och småvatten är viktig att bevara. Många mindre komponenter bildar tillsammans en värdefull helhet, där nya storskaliga inslag blir främmande. Befintlig vegetation och rekreativstråk ska bevaras och utvecklas. Eventuell ny bebyggelse ska anpassas till den lokala byggnadstraditionen.
- Viktiga landskapliga mellanrum är markerade med pilar i kartan. Dessa mellanrum bör värnas då de stärker kulturlandskapets läsbarhet och bibehåller de individuella byarnas identitet.

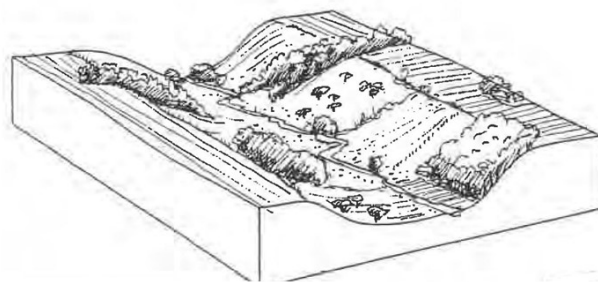
Påverkan

Förutsatt att översiktsplanens ställningstaganden följs innebär föreslagna utbyggnadsområden i ÖP 2021 ingen negativ påverkan på landskapskaraktärerna. Markanvändningskartan i avsnitt 3 redovisar var vi prioriterar en ny markanvändning genom att göra en avvägning mot andra intressen.

6.14.1.5 Råådalen

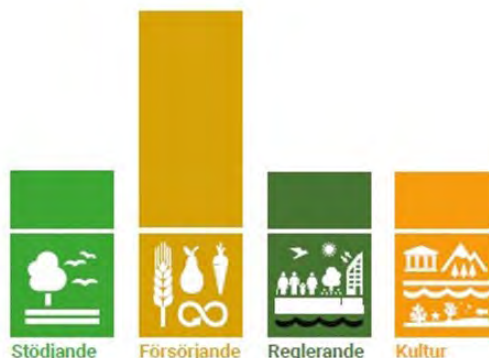
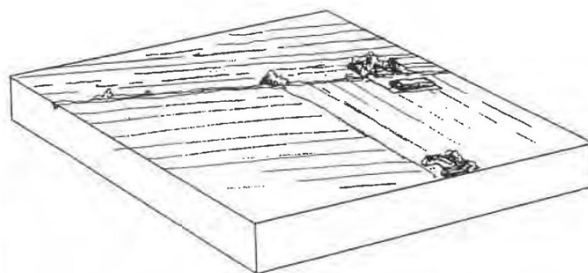
Värden

Dalen sträcker sig från nära havsnivå, där den möter havet i väster, till ungefär 50 meter över havet vid kommungränsen i öster. Dalgången är omväxlande öppen och sluten med betesmark, våtmarker, högre vegetation och trädungar. Det omgivande landskapet består av åkermark. Dalgången förändras under sitt lopp från en grund dal med en liten ringlande bäck, till en djupare dal med en väldefinierad å på botten och branta sidor. Karaktären är unik även ur ett nationellt perspektiv och omfattas av ett skydd för landskapsbilden. Området med dalgången och vyerna över Råån är en stor tillgång för rekreation. Sluttningarna är känsliga för erosion och skred, och botten av dalgången översvämmas regelbundet vid höga flöden. Det behövs odlingsfria skyddszoner med slåtter intill ån, för att minska näringsläckage och stärka landskapsupplevelsen. Åkerfält i dalgångens botten, men som inte är alldeles intill ån, kan med fördel omvandlas till betesdrift om så är möjligt.



Karaktären bidrar idag främst med stödjande ekosystemtjänster då gräsmarker, våtmarker, bete och skogsdungar ger förutsättningar för en rik biologisk mångfald. De reglerande ekosystemtjänsterna är framför allt att buffra och rena vatten i de våtmarker och svämytor som finns längs Råån. De kulturella ekosystemtjänsterna är höga tack vare en stor andel skyddad och vacker natur som bitvis är tillgänglig med stigar och vandringsleder. Äldre kulturmiljöer kring Raus och Ottarps kyrka och större gårdar som Bälteberga bidrar till de kulturella värdena. De stödjande ekosystemtjänsterna är lägre då åkermark endast finns i mindre utsträckning. Ekosystemtjänsterna kan utvecklas med mer betesdrift, slåtterängar, våtmarker och död ved. Vi behöver minska utsläppen av näringsämnen och föroreningar från dagvatten och jordbruksverksamheter.

för orienterbarheten i landskapet. Stora växthus förekommer på flera platser. I den östra delen finns kommunens högsta partier på uppåt 90 meter över havet.



Ställningstagande

- Råådalen är unik och innehåller stora värden som ska bevaras. Området har en småskalig, lantlig karaktär som är mycket känslig för nya inslag. Det är viktigt att bevara den lantliga prägeln som finns mellan byarna samt dalgångens rumsliga variation. Åkermarken närmast Råån bör prioriteras för att kunna ställa om till våtmarker, bete eller slåtter. Tillgängligheten till dalgången och befintliga rekreativstråk ska bevaras och utvecklas. Eventuell ny bebyggelse ska anpassas till den lokala byggnadstraditionen.
- Viktiga landskapliga mellanrum är markerade med pilar i kartan. Dessa mellanrum bör värnas då de stärker kulturlandskapets läsbarhet och bibehåller de individuella byarnas identitet.

Karaktären bidrar idag framför allt med försörjande ekosystemtjänster genom en storskalig livsmedelsproduktion. Det rekreativa värdet är lågt på grund av få målpunkter och ett vindexponerat landskap, liksom de understödjande tjänsterna eftersom växt- och djurlivet har ett litet utrymme.

Karaktären kan utvecklas med ekosystemtjänster i form av träd- och buskridåer, våtmarker, tvästegsdiken, ädellövskog och betesdrift. Man kan även utveckla mångfunktionella gröna stråk som gynnar odling, rekreation och biologisk mångfald.

Påverkan

Förutsatt att översiktsplanens ställningstaganden följs innebär föreslagna utbyggnadsområden i ÖP 2021 ingen negativ påverkan på landskapskaraktärerna. Markanvändningskartan i avsnitt 3 redovisar var vi prioriterar en ny markanvändning genom att göra en avvägning mot andra intressen.

6.14.1.6 Storskaligt åkerlandskap

Värden

Landskapet är flackt med väldigt få inslag av växtlighet, och präglas av stor öppenhet och långa siktlinjer. Det domineras av ett åkerbruk i mellan- och storskaliga fält som ofta saknar fältgränser eller avgränsas med enstaka träd. Tillgängligheten är minimal och begränsad till de småvägar som löper genom området. Märgelgravar, alléer och vegetation i kantzonerna av åkrar och betesmark är i princip den enda vegetationen som finns, vilket gör den betydelsefull, inte minst

6.14.6.2 Ställningstagande

- Utpräglad jordbrukslandskap med högklassig åkermark där jordbruksproduktionens förutsättningar ska beaktas. Det flacka, öppna landskapet medför att nya inslag blir väldigt framträdande. Nya inslag i landskapet bör följa befintliga landskapselement och jordbruksmarkens struktur. Märgelgravar, stenmurar och vegetation bör värnas och förstärkas både för att öka orienterbarheten och stärka den biologiska mångfalden. Det är viktigt att bevara de landskapliga mellanrum som finns mellan byarna. Eventuell ny bebyggelse ska anpassas till den lokala byggnadstraditionen.
- Viktiga landskapliga mellanrum är markerade med pilar i kartan. Dessa mellanrum bör värnas då de stärker kulturlandskapets läsbarhet och bibehåller de individuella byarnas identitet.

6.14.6.3 Påverkan

Förutsatt att översiktsplanens ställningstaganden följs innebär föreslagna utbyggnadsområden i ÖP 2021 ingen negativ påverkan på landskapskaraktärerna. Markanvändningskartan i avsnitt 3 redovisar var vi prioriterar en ny markanvändning genom att göra en avvägning mot andra intressen.

6.15 Övergripande natur- och kulturstråk

6.15.1 Hänsyn

Det finns tre viktiga övergripande natur- och kulturstråk i Helsingborg. Inom dessa finns de flesta värdefulla och intressanta natur- och kulturmiljöer i Helsingborg, vilket gör att de bör vidareutvecklas. Genom sin varierande miljö, och graden av obebyggd yta, bidrar stråken till en varierad produktion av ekosystemtjänster och motståndskraft i miljön. Flertalet av de biologiska värdekärnorna är koncentrerade till dessa områden och de har en avgörande betydelse för den biologiska mångfalden på landskapsnivå.

Det är angeläget att vi behåller förutsättningarna för livsmedelsproduktionen i Helsingborg som till stora delar sker på högklassig åkermark. Inom de övergripande stråken föreslår vi att delar av åkermarken omvandlas till natur. Motiven för detta är att undvika ytterligare förluster av växt- och djurarter; att skapa stabilare ekosystem - vilket även gynnar jordbruket, men också för att öka andelen allemansrättsligt tillgänglig mark. Med längre sammanhängande landskapsområden som förblir oexploaterade kan helsingborgarna få tillgång till grönområden oavsett om man bor i tät stadsmiljö eller i byarna på landsbygden.

6.15.1.1 Landborgens – Skälderviken

Landborgens markanta brant avgränsar i väster mot Öresund. Här ingår slotts- och herrgårdslandskap, småskalighet med lövdungar, våtmarker, trädbevuxna rågångar samt märkegravar, i en bygd som i övrigt domineras av jordbruket. Pålsjö slott, Sofiero slott, Kulla Gunnarstorps och Kristinelunds storgods med parker har mycket höga kulturvärden. Norrut finns Utvälinge vid Skäldervikens flacka kust och på vägen ligger Hjälmshults kungsgård, Svedberga kulle och Stureholms gods med värdefulla omgivningar.

6.15.1.2 Vasatorpsstråket

Från centrala Helsingborg och Slottshagen sträcker sig stråket som fortsätter österut och har förutsättningar att på sikt utvecklas mot Söderåsen. Barnens skog och Bruces skog vid Vasatorp utvecklas vidare genom nyplanteringar, betesdrift och stigar. I detta område finns även slottslandskapet vid Rosendal och dess re-nässansanläggning. Vid Marielunds gård och Rosenlund finns herrgårdsmiljöer.

6.15.1.3 Råådalen och Öresundskusten

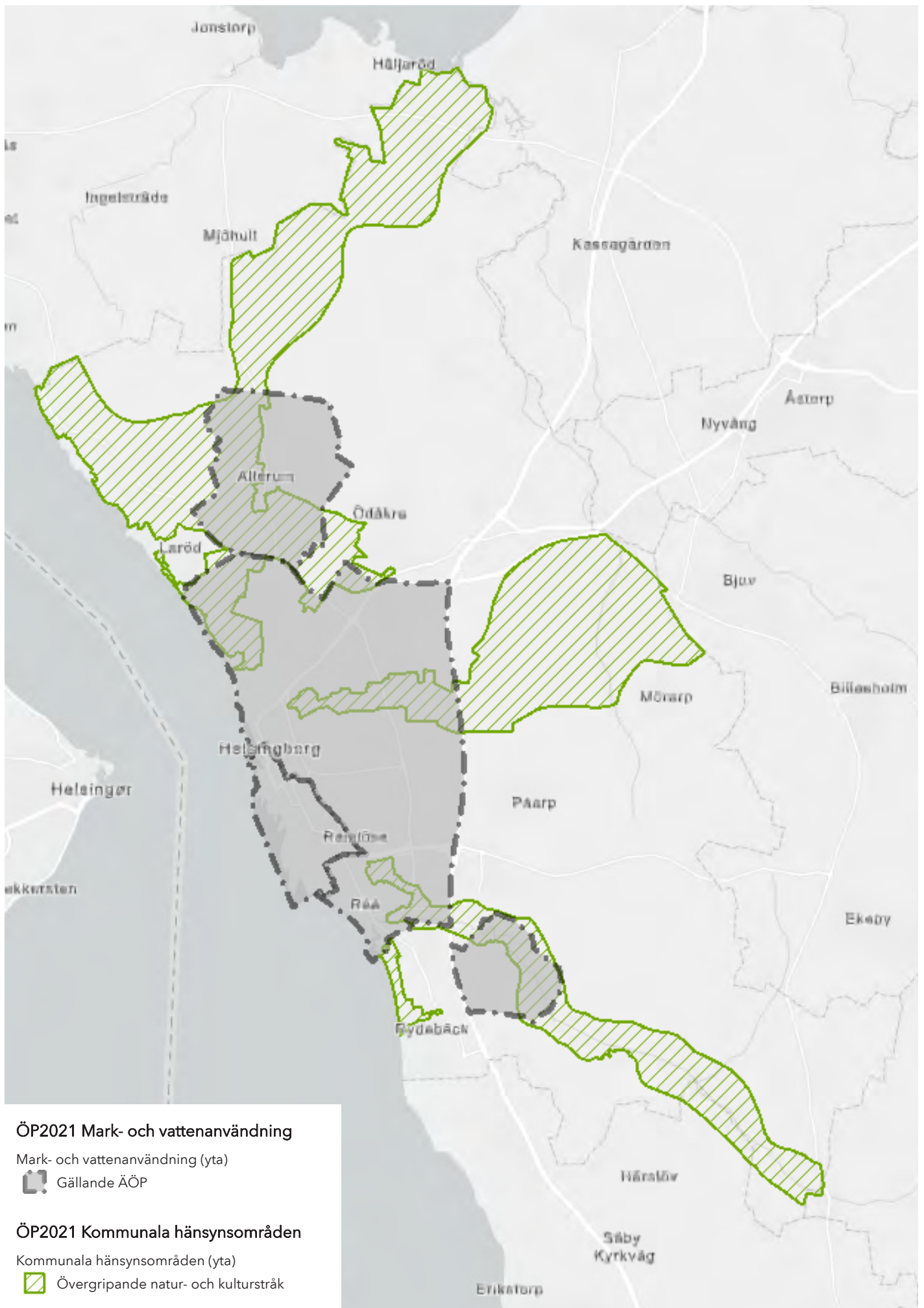
Råådalen kontrasterar starkt mot det omgivande flacka åkerlandskapet. Här finns höga värden för natur, kultur och friluftslivet som är koncentrerade till dalgången. Söderut längs Öresundskusten vid Örby ängar och Rydebäck finns ännu oexploaterad kust med höga biologiska och rekreativa värden. Här finns även det viktiga Örbyfältets dricksvattentäkt som buffrar dricksvatten till flera kommuner i Nordvästskåne.

6.15.2 Ställningstagande

- Vi ska bevara de övergripande natur- och kulturstråken genom restriktiv bebyggelseutveckling i samklang med natur- och kulturmiljövärden.
- Vi ska prioritera åtgärder som förstärker värdena inom dessa stråk.

6.15.3 Påverkan

Vi bedömer att förslaget i översiktsplanen inte påverkar de övergripande natur- och kulturstråken negativt förutom vid verksamhetsområden som är utpekade i mark- och vattenanvändningskartan. Här finns risk för negativ påverkan på natur- och kulturvärden vid ny etablering. I den kommande planeringen är det viktigt att undvika och minimera påverkan och utjämna och ersätta värdena vid behov. Översiktsplanen föreslår ny natur och nya naturreservat för att skydda och utveckla biologiska värdekärnor, kulturmiljövärden och viktiga rekreationsområden.



Karta 6.15 Övergripande natur- och kulturstråk.

7. Konsekvenser

- 7.1 Upplägg hållbarhetsbedömning
- 7.2 Integrerad miljökonsekvensbeskrivning
- 7.3. Klimatpåverkan och klimatberedskap
- 7.4 Transporter och resande
- 7.5 Folkhälsa och livskvalitet
- 7.6 Naturvärden och vatten
- 7.7 Landskapsvärden
- 7.8 Miljökonsekvensbeskrivning
- 7.9 Vilka trender inom fysisk planering påverkas eller förstärks på grund av Coronapandemin fram till år 2050?



Konsekvensbeskrivningen (avsnitt 7.1 - 7.8) har tagits fram av Ramboll. Reviderad av Helsingborgs stad (april och september 2021).

7.1. Upplägg hållbarhetsbedömning

En översiktsplan ska konsekvensbeskrivas både utifrån kraven i plan- och bygglagen och miljöbedömas utifrån kraven i miljöbalken. Den här konsekvensbeskrivningen utgör en samlad bedömning utifrån de båda lagstiftningarna. För att ge en bred och tydlig bild av förslagets konsekvenser integreras konsekvensbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen till en samlad hållbarhetsbedömning. De mest framträdande konsekvenserna beskrivs på ett övergripande sätt utifrån socialt, ekologiskt och ekonomiskt perspektiv, samt de aspekter som kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Detaljeringsgraden är anpassad till den översiktliga och strategiska nivå som översiktsplanen ÖP 2021 utgör. Som en bilaga finns även de delar som utgör miljökonsekvensbeskrivning samlade på ett ställe.

Konsekvenserna av planförslaget beskrivs med utgångspunkt från fem teman:

- Klimatpåverkan och klimatberedskap
- Transporter och resande
- Folkhälsa och livskvalitet
- Naturvärden och vatten
- Landskapsvärden

7.1.1 Sammanfattning

Nedan följer en sammanfattning av den samlade hållbarhetsbedömningen. För de aspekter med risk för betydande miljöpåverkan görs även en separat sammanfattning av dessa aspekter i Miljökonsekvensbeskrivningen, avsnitt 7.8.

Klimatpåverkan och klimatberedskap

De största konsekvenserna för klimatet är genom transporter och resande samt utbyggnad av nya områden. Vad gäller beredskapen för ett förändrat klimat innebär planens genomförande positiva konsekvenser för framförallt vattenhantering, men även utvecklade gröna strukturer.

Transporter och resande

Det övergripande ställningstagandet är att i huvudsak etablera nya områden för sammanhängande bostadsbebyggelse till stationsorter och kollektivtrafiknära lägen som en viktig förutsättning

för hållbara resor. I planförslaget beskrivs många infrastruktursatsningar som är positiva för utvecklingen av kollektivtrafik och cykel. Det är en mycket stor förändring i resebeteendet som ska till för att nå ett resande som är hållbart ur klimatsynpunkt. Möjligheten att påverka människors resvanor är begränsad med översiktsplanen som verktyg, men för att ändrade vanor ska vara möjligt krävs de fysiska förutsättningarna.

Folkhälsa och livskvalitet

Planens ambition är att den fysiska planeringen ska bidra till en sammanhållen stad som knyter ihop snarare än skapar segregation och bidrar till god folkhälsa genom att prioritera grönytor och möjlighet till rekreation och hållbart vardagsliv.

Naturvärden och vatten

Planens fokus på att tillföra gröna och blå strukturer har positiva konsekvenser och ger förutsättningar för att både stärka och skapa nya ekosystemtjänster. Planen innebär dock även att befintliga tjänster försvinner såsom matproduktion eftersom nya utbyggnadsområden ligger på jordbruksmark.

Landskapsvärden

Det är framförallt de i planen föreslagna nya områdena för ny sammanhängande bostadsbebyggelse och verksamheter som kan komma att påverka landskapsvärden negativt, i synnerhet verksamheterna kan innebära en negativ påverkan. Samtidigt tillför de i planen föreslagna gröna och blå strukturerna nya värden till landskapet.

7.2 Integrerad miljökonsekvensbeskrivning

7.2.1 Avgränsning av betydande miljöpåverkan

Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) är ett planeringsverktyg för att integrera miljöaspekter i planarbetet och främja en långsiktigt hållbar utveckling. För de planer som bedöms ge upphov till särskilt stor miljöpåverkan, så som betydande miljöpåverkan, ska enligt Miljöbalken 6 kap 3§ en strategisk miljöbedömning tas fram. En översiktsplan kan normalt antas medföra en betydande miljöpåverkan vilket innebär att en strategisk miljöbedömning ska göras när en översiktsplan upprättas eller ändras. MKB:n sätter fokus på de frågor som är särskilt viktiga ur ett miljöperspektiv och konsekvenserna för frågor med betydande miljöpåverkan beskrivs särskilt. MKB-arbetet sker parallellt med och ger stöd vid prioriteringar och vägval i planarbetet.

Bedömningen av den betydande miljöpåverkan som kan antas uppkomma görs med avseende på direkta eller indirekta effekter som är positiva eller negativa, som är tillfälliga eller bestående, som är kumulativa eller inte kumulativa och som uppstår på kort, medellång eller lång sikt på befolkning och människors hälsa, djur- eller växtarter som är skyddade, biologisk mångfald i övrigt, mark, jord, vatten, luft, klimat, landskap, bebyggelse och kulturmiljö, hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt, annan hushållning med material, råvaror och energi, eller andra delar av miljön.

Miljökonsekvensbeskrivningen innefattar även en beskrivning av de åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan samt frågor att följa upp. Översiktsplanen kan inte i sig garantera några åtgärder för att hindra eller minska negativ miljöpåverkan, men den är vägledande för vad som kan beslutas i senare planläggning och tillståndsprövning. Exempelvis kan översiktsplanen ange att efterföljande bindande planering ska ske för att hindra eller begränsa miljöpåverkan.

Samråd (enligt 6 kap 12–13§§ MB) har hållits med Länsstyrelsen i Skåne Län om avgränsningen av miljöbedömningen den 29 augusti 2019.

Med utgångspunkt från avgränsningssamråd med Länsstyrelsen samt ytterligare frågor som under planarbetets gång bedömts innebära risk för betydande miljöpåverkan belyses följande frågor i miljökonsekvensbeskrivningen:

- Utsläpp från transporter
- Vatten – kvalitet, tillgång, nederbörd
- Hushållning med mark – ianspråktagande av jordbruksmark för nya områden för sammanhängande bostadsbebyggelse och verksamheter
- Kulturmiljö – påverkan på landskapsbild och bebyggd miljö

De aspekter som innebär betydande miljöpåverkan återfinns för en samlad bild under de övergripande temana nedan, men alla delar kopplade till miljökonsekvensbeskrivningen kan även läsas separat i bilagan i avsnitt 7.8.

7.2.2 Geografisk och tidsmässig avgränsning

Översiktsplan 2021 (ÖP 2021) innefattar markanvändningen av hela Helsingborgs kommun med undantag för centralorten som hanteras i Stadsplan 2017 samt områden som ingår i ÄÖP Allerum-Hjälmslult, FÖP Gantofta, FÖP H+ samt tillägget för vindkraft. ÖP 2021 bygger vidare på de strategier och strukturer som ÖP 2010 lägger grund för, men visar en mer detaljerad markanvändning. Målåret för planen är 2050 och de ambitioner som beskrivs i visionen Helsingborg 2035 anses sträcka sig även till år 2050.

Helsingborg är en attraktiv stad för boende och näringsliv och har haft en stor befolkningsökning under 2000-talet. Stadens roll i regionen förstärks genom en stark utveckling både genom befolkningsökning och tillväxt inom näringslivet. En framskrivning av befolkningsprognosen visar på fortsatt tillväxt till ungefär 190 000 invånare till år 2050, vilket ställer krav på framförallt nya bostäder och arbetstillfällen.

Det finns en stark urbaniseringstrend i såväl Skåne som Sverige och världen men för att få en tillväxt och utveckling även utanför centralorten har ÖP 2021 som utgångspunkt att 30% av befolkningstillväxten ska ske utanför centralorten och främst i stationsorterna och orter med förutsättningar för en förbättrad kollektivtrafik.

Översiktsplanen beskriver hur marken ska användas 2050 för att klara av de behov som finns vad gäller:

- Bostäder
- Arbetsplatser
- Offentlig service (såsom skolor, förskolor, idrottshallar etc.)
- Kommersiell service och handel

- Hållbara resor och transporter
- Grönska, kultur och fritid
- Klimatanpassning, framförallt avseende regn och stigande havsnivåer

För utveckling av verksamheter beskrivs utvecklingen fram till 2035 i stället för 2050, eftersom Helsingborgs stad anser att behovet av mark för verksamheter på lång sikt är svårt att uppskatta. Behovet av mark är för närvarande mycket stort men eftersom näringslivet förändras snabbt är det osäkert om utbyggnadstakten är kvarstående under en så lång tid som till 2050.

7.2.3 Avgränsning av alternativ

7.2.3.1 Syfte med alternativ

Enligt Miljöbalken ska översiktsplanens förslag jämföras med ett noll-alternativ (den sannolika utvecklingen om planen inte genomförs) samt andra rimliga alternativ med hänsyn till planens syfte. I arbetet med översiktsplanen har bedömningen gjorts att jämförelsealternativet som presenteras nedan är ett rimligt alternativ att studera. På så sätt kan planens konsekvenser på en översiktlig nivå jämföras med vad som skulle hända om en annan strategi för kommunens framtida utveckling valdes alternativt om utvecklingen fortsatte utifrån i dag rådande förutsättningar.

De fördjupningar, ändringar och tillägg till översiktsplanen som finns i Helsingborg är gällande översiktsplaner och påverkas inte om det är ÖP 2010 eller ÖP 2021 som är gällande översiktsplan. Innehållet i fördjupningar, ändringar och tillägg påverkar därmed inte konsekvenserna, och hanteras därför inte i denna miljökonsekvensbeskrivning.

Nedan görs en kort genomgång av vad respektive alternativ innebär och hur de avgränsats. Konsekvenserna för alternativen beskrivs i Miljökonsekvensbeskrivningen, avsnitt 7.8.

7.2.3.2 ÖP 2021

ÖP 2021 bygger vidare på de övergripande strategier ÖP 2010 lade en grund för men visar en mer detaljerad markanvändning. Det presenterade planförslaget för ÖP 2021 innebär:

- Det ska finnas en balans mellan utveckling i Helsingborgs centralort och i våra mindre tätorter. Vi strävar efter att öka utbyggnaden av bostäder utanför centralorten till att motsvara den ungefärliga fördelningen 70 procent i centralorten och 30 procent i övriga tätorter

- Vi skapar en mångfald av attraktiva boendemiljöer och strävar efter att bredda utbudet av olika typer av bostäder till en blandning på varje ort och även i varje stadsdel
- Vi ska säkerställa barnfamiljvänliga boendemiljöer med hög kvalitet bland annat genom att fortsätta utveckla attraktiviteten i tätorterna och tillgodose behovet av enfamiljshus i form av villor, parhus och radhus
- Huvuddelen av utbyggnaden ska ske i centralorten Helsingborg, Rydebäck, Ödåkra och Påarp. Utbyggnad föreslås även i övriga orter: Domsten, Hittarp-Laröd, Mörarp, Kattarp, Hasslarp, Bårslöv, Gantofta och Vallåkra. Bebyggelseutveckling föreslås även i orter utan stationer för att bibehålla befintlig befolkningsnivå och skapa underlag för hållbara resor och service
- Mark pekas ut för utveckling av näringslivet i strategiska lägen i centralorten samt längs motorvägarna för verksamheter. I stationsorterna ges möjlighet att utveckla det lokala näringslivet
- En sammanhållen stad som knyter ihop och bidrar till god folkhälsa genom att prioritera grönytor och möjlighet till rekreation och hållbart vardagsliv
- Orter och stadsdelar ska vara väl sammanlänkade med såväl kollektivtrafik som cykel- och bilvägar
- På landsbygden prioriteras jordbruksintresset och landsbygdsutveckling kopplat till de areella näringarna, turism och rekreation
- I havet finns förutsättningar för flera intressen att samexistera såsom sjöfart, turism, rekreation och växt- och djurlivet.

7.2.3.3 Nollalternativet

Nollalternativet beskriver den sannolika utvecklingen om ÖP 2021 inte genomförs. Gällande översiktsplan för kommunen är ÖP 2010 och nollalternativet utgår således från nu gällande ÖP. I ÖP 2010 togs fem övergripande strategier fram:

- Stärka i stationsnära läge
- Växa resurseffektivt genom förtätning
- Bli ett regionalt nav
- Främja dynamiskt näringsliv
- Utveckla samtida identitet och attraktivitet

ÖP 2010 tar höjd för 30 000 nya invånare till år 2035 enligt den dåvarande befolkningsprognosen. Översiktsplanen har ett strategiskt angreppssätt där utbyggnadsområden för t.ex. bostäder och verksamheter snarare har en strategisk utbredning än en faktisk utbredning. Många avvägningar mellan allmänna intressen hänskjuts därmed till kommande planering, även om strategierna i sig är tydliga. Sedan

ÖP 2010 arbetades fram har det blivit stora förändringar i hur man hanterar framförallt vatten- och klimatfrågor, och ställningstaganden kring dessa frågor saknas till stor del i ÖP 2010.

Som med alla översiktsplaner har ÖP 2010 inte genomförts helt i den utsträckning som planen ger möjlighet för. Utgångspunkten för nollalternativet i denna miljöbedömning är ändå att det är ÖP 2010 som fortsatt gäller för planeringen framåt, och att det som föreslås i huvudsak genomförs.

7.2.3.4 Alternativ med högre exploatering

En översiktlig bedömning görs även av vad ett förslag med högre exploatering skulle innebära. Ett sådant förslag skulle i högre grad grunda sig på efterfrågan och marknadsbehov.

Planalternativet med högre exploatering innefattar:

- Storskalig utbyggnad i stationsorterna med störst efterfrågan, dvs. Rydebäck, Ödåkra och Påarp för både boende och verksamheter
- Verksamhetsmark beräknat utifrån dagens behov och exploateringstakt framräknat till 2050, med fokus på transportintensiv verksamhet
- Spridd bebyggelse på landsbygden tillåts utifrån efterfrågan, vilket kräver mer jordbruksmark. Generellt högt tryck i hela kommunen, men särskilt kustzonen, områden med god tillgänglighet till motorvägarna samt Fleninge och Hjortshög
- Bostadsbehov som inte tillgodoses i förverkligande av Stadsplan 2017 tillgodoses utanför centralorten
- Ianspråktagande av mer jordbruksmark för att möta behov av utveckling för både verksamheter och sammanhängande bostadsbebyggelse

7.2.4 Uppföljning medskick till kommande planering och förslag till åtgärder

Miljöaspekterna kommer att vara en fortsatt viktig del i kommande planering och projekt. Framförallt är det i kommande hantering av bygglov och detaljplaner som man behöver följa upp de aspekter som kan innebära betydande miljöpåverkan, och ge förutsättningar för att minimera negativa påverkan och kompensera i de fall det är möjligt. Även i andra typer av projekt, till exempel gällande infrastruktur, är det av vikt att de negativa konsekvenserna hanteras. Uppföljning av planen på en mer övergripande och strategisk nivå görs i kommande aktualiseringar av översiktsplanen. På en mer detaljerad nivå är det lämpligt med uppföljning i trafikbokslutet, som görs årligen, och i handlingsplan för grönstruktur, samt motsvarande handlings- eller åtgärdsplaner för till exempel klimat.

Sist under varje tema finns medskick till kommande planering samlad. Detta utgör frågor som inte fullt ut kan hanteras i den översiktliga skalan men är särskilt viktiga att hantera i efterföljande arbeten. För de frågor som har betydande miljöpåverkan utgör medskicken de åtgärder som föreslås för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan och kan alltså vara avgörande för att negativ miljöpåverkan inte ska uppkomma.

Översiktsplanen kan inte i sig garantera några åtgärder för att hindra eller minska negativ miljöpåverkan, men den är vägledande för vad som kan beslutas i senare planläggning och tillståndsprövning. Exempelvis kan översiktsplanen ange att efterföljande bindande planering ska ske för att hindra eller begränsa miljöpåverkan.

7.3. Klimatpåverkan och klimatberedskap

I detta avsnitt beskrivs dels den klimatpåverkan som ett genomförande av planen har, dels hur planen förbereder för ett förändrat klimat med t.ex. ökad nederbörd, stigande havsnivåer och temperaturhöjningar. För att begränsa påverkan på klimatet krävs många typer av åtgärder på olika nivåer. Vissa delar går att påverka genom den översiktliga planeringen, framförallt genom att skapa hållbara strukturer och planera för att minimera risker med ett förändrat klimat, men detta behöver kombineras med andra typer av åtgärder som hanteras i andra sammanhang.

De största konsekvenserna för klimatet är genom transporter och resande samtutbyggnad av nya områden. Vad gäller beredskapen för ett förändrat klimat innebär planens genomförande positiva konsekvenser för framförallt vattenhantering, men även utvecklade gröna strukturer.

7.3.1 Planens påverkan på klimatet

7.3.1.1 Transporter och resande

En ökad befolkning, med fler utbyggnadsområden som följd, innebär även ett ökat resande i kommunen som i dagsläget innebär ökade utsläpp vilket påverkar klimatet negativt. Detta är sannolikt den största negativa påverkan som planen har på klimatet. Graden av klimatpåverkan är beroende av hur människor väljer att resa och vilken typ av bränsle som används för resande och transporter. Med dagens fordonspark ger det ökade resandet en negativ påverkan på klimatet. För en närmare beskrivning av planens konsekvenser för resandet hänvisas till avsnittet Transporter och resande.

Även lokaliseringen av de nya utbyggnadsområdena för sammanhängande bostadsbebyggelse innebär påverkan på klimatet. Dessa är framförallt lokaliserade till lägen som möjliggör transporter med gång, cykel och kollektivtrafik, vilket är positivt för klimatet. Bårslöv, Hasslarp, Domsten och Laröd har busstrafik men saknar tågstation och utbudet av kollektivtrafik varierar mellan orterna. På grund av en viss överkapacitet i antalet bostäder som planen möjliggör i förhållande till det verkliga bostadsbehovet samt att inga tydliga prioriteringar görs mellan olika områden samt mellan förtätning och utbyggnad är det svårt att helt förutse konsekvenserna. Prioritering av utbyggnadsområdena sker i Mark- och boendeprogrammet. Det är osäkert vilka områden som i praktiken kommer att byggas ut under planperioden och om de mest hållbara lägena kommer att prioriteras. I planen

beskrivs dessa utmaningar men lösningarna ligger till stor del utanför det som kan påverkas genom arbetet med översiktsplanen. För att realisera vissa utbyggnadsområden kan t ex samverka med Trafikverket för att lösa bullerstörningar vara en viktig faktor.

Planen anger generella riktlinjer kring att ny bebyggelse ska lokaliseras till platser som ger möjlighet till hållbart resande. För utbyggnadsområdet i östra Laröd, anges exempelvis att kollektivtrafiken till och från området behöver utvecklas och områdets utbyggnadsplaner förutsätter en grundlig kollektivtrafikutredning med syfte att säkerställa en högkvalitativ strukturbildande kollektivtrafik för utbyggnaden och Laröd som helhet. Den glesare bebyggelsen i Östra Laröd försvårar möjligheten att uppnå det underlag som krävs för en effektiv högkvalitativ kollektivtrafik.

Möjlighet att samlokalisera och samla olika sorters offentlig och kommersiell service i områden för mångfunktionell bebyggelse till stations- och centrumområden eftersträvas, något som skulle kunna bidra till en positiv klimatpåverkan genom minskat bilburet resande mellan orterna. Målsättningen är även att stärka och utveckla befintliga centrum i orterna och att styra centrumutveckling till lägen som är lätta att nå med kollektivtrafik och cykel. Detta gäller för flertalet orter. I Laröd föreslås dock ett alternativt, nytt läge för utveckling av centrumverksamheter i utkanten av orten. Ett sådant läge skulle riskera gynna biltrafiken framför kollektivtrafiken och fler skulle få längre att ta sig med cykel eller till fots än med ett mer centralt läge.

Planen föreslår inga nya externhandletableringar, en inriktning som är positiv ur klimatsynpunkt. I det fortsatta arbetet med utvecklingen av Väla är det dock viktigt att bevaka hur områdets framtida inriktning påverkar resande med bil.

7.3.1.2 Områden för sammanhängande bostadsbebyggelse och verksamheter

Planen eftersträvar högre täthet och effektivare markutnyttjande och är positiv till förtätning inom befintliga orter. Detta skapar förutsättningar för att begränsa klimatpåverkan, genom att exempelvis nyttja mark som redan är exploaterad och har låga biologiska värden samt att begränsa ianspråktagande av ny mark. Planen styr dock inte att förtätning ska ske innan nya områden tas i anspråk.

Verksamhetsområdenas geografiska lägen påverkar sannolikt vilken typ av företag som är intresserade av etablering. En etablering av transportintensiva branscher skulle bidra till en ökad klimatpåverkan. De

områden för verksamheter som pekats ut i planen är lokaliserade i anslutning till motorvägarna och med goda kopplingar till hamnen. Helsingborg har pga sitt geografiska läge samt tillgång till hamn, motorvägar och järnvägsanslutningar ett attraktivt läge för logistik vilket ur ett nationellt och regionalt perspektiv kan göra det lämpligt att etablera transportintensiva verksamheter hit trots den negativa klimatpåverkan det innebär.

Verksamhetsområdenas placering har analyserats utifrån möjligheten att resa hållbart samt nyttja befintlig infrastruktur. Genom klusterbildningar skapas möjligheter för samverkan kring exempelvis transporter. Hög täthet uppmuntras för ett effektivt utnyttjande av mark. Detta är faktorer som kan bidra till att minska en negativ påverkan på klimatet. För utpekade verksamhetsområden finns en stor överkapacitet. Planen redovisar dock en tydlig prioriteringsordning utifrån aspekter som hållbara resor, utnyttjande av befintlig infrastruktur och möjlighet till förtätning, vilket kan bidra till att säkerställa en lagom utvecklingstakt.

Nya utbyggnadsområden innebär i sig en negativ påverkan på klimatet då byggbranschen står för en stor del av utsläppen av växthusgaser. Planen lyfter dock fram en strävan att implementera ny teknik och lösningar som bidrar till en minskad negativ klimatpåverkan och att ställa krav i planprocessen. Översiktsplanen i sig kan inte styra detta och för att minska konsekvenserna behövs vidare utredning i kommande skeden kring hur man kan styra utveckling mot dessa alternativ med mindre klimatpåverkan. Helsingborgs stad har även tagit fram en klimat- och energiplan som anger mål och åtgärder och är vägledande för arbetet med klimatfrågor. I övrigt är detta något som snarare hanteras i senare skeden än i översiktsplanen.

För att minska klimatpåverkan pekar Naturvårdsverket (2019) ut fem särskilda åtgärdsområden som är viktiga för branschens framtida klimatarbete. Dessa är material, transporter, energi och uppvärmning, avfall och byggbehov. För material innebär det minskad användning av material i byggprocessen, men delvis också materialval. Med byggbehov menas exempelvis ytbehov och lösningar som minskar behovet av den genomsnittliga personens bo- och kontorsyta. Till exempel genom delningsekonomiska tjänster, aktivitetsbaserade kontor och ökad flexibilitet på bostadsmarknaden. Detta är viktiga aspekter att jobba med i kommande skeden.

7.3.1.3 Landsbygd och grönstruktur

Planen har en restriktiv hållning gentemot ny spridd bebyggelse på landsbygden, vilket är positivt för

klimatpåverkan då det bidrar till att begränsa utsläpp från transporter och resande.

Besöksnäringen är en viktig rekreativ faktor på landsbygden som bidrar till ökat välbefinnande, men som kan bidra till negativ klimatpåverkan genom ökat resande med bil till olika friluftsområden eller andra besöksmål utanför staden eller tätorterna. Planen anger att tillgängligheten med kollektivtrafiken till dessa områden behöver öka, vilket är en viktig aspekt för att minska klimatpåverkan. Föreslagna nya cykelstråk kan bidra till att öka tillgängligheten till rekreationsområden vilket är positivt även ur klimatsynpunkt. Överlag ger strukturen med sammanhängande natur- och kulturstråk, till vilka många besöksmål är knutna, goda förutsättningar att skapa ökad tillgänglighet med kollektivtrafik och cykel.

Ny grönstruktur i form av grönområden och en sammankopplande struktur i landskapet främjar biologisk mångfald och rekreativa värden och bidrar även till en positiv påverkan på klimatet. Utvecklade gröna och blå strukturer bidrar både till att minska klimatpåverkan och ger förutsättningar för beredskap för klimatförändringar. För att de positiva effekterna ska uppnås är det viktigt att planerade åtgärder för grönstrukturen verkligen genomförs och att det sker i takt med bebyggelseutvecklingen. Ett verktyg för detta är Helsingborgs Handlingsplan för grönstruktur.

7.3.2 Beredskap för klimatförändringar

Planen ger goda förutsättningar att skapa beredskap för klimatförändringar under förutsättning att riktlinjerna kring klimatberedskap följs i den kommande planeringen.

En viktig faktor för att begränsa negativ påverkan av klimatförändringar och hantera skyfall är att begränsa byggande på infiltrationsområden till grundvatten, se vidare under avsnittet Naturmiljö och vatten.

Planen föreslår plats för nya våtmarker i landskapet vilket är positivt för beredskapen för klimatförändringar. Våtmarker bidrar till att hålla kvar och balansera vattenflöden, vilket ökar beredskapen för ett torrare klimat genom att öka möjligheten för ökat tillskott till grundvattnet. Samtidigt kan våtmarker fungera som fördröjningsmagasin vid ökad nederbörd och därmed minska effekterna av översvämningar. Våtmarker bidrar också till att vattnet renas och bidrar till en ökad biologisk mångfald.

Även i områden för sammanhängande bostadsbebyggelse och verksamhetsområden anges geografiskt knutna rekommendationer kring att plats för vatten behöver skapas, till exempel genom att

dagvattenanläggningar ska anläggas och att rening av dagvatten behöver ske. I många av de nya områdena för sammanhängande bostadsbebyggelse påtalas även vikten av ytor för fördröjning och rening av dagvatten samt översvämningssytor, vilket är en positiv aspekt för att öka klimatberedskapen. Detta är viktigt för att skapa förutsättningar för klimatberedskap.

Ny grönstruktur hanterar såväl ökad nederbörd som kraftiga skyfall, men är också temperaturreglerande. Det gäller så väl på landsbygd som inom områden för sammanhängande bostadsbebyggelse och verksamhetsområden. I de större områdena för sammanhängande bostadsbebyggelse pekas behov av ny grönstruktur ut, till exempel med närparker. Detta är positivt ur många aspekter, bland annat för klimatberedskap.

I planen pekas behovsområden för framtida erosionsskydd ut vid en havsnivåhöjning på en meter. I dagsläget finns ingen tydlig strategi för hur skydden ska genomföras men generellt förordas mjuka skydd som sandvallar framför hårda skydd som murar. Erosionsskydd är även viktiga för att värna strandskyddet då områdena mellan bebyggelse och vattenkant annars riskerar bli så små att strandskyddets syften påverkas negativt.

På grund av risken för erosion, högsta beräknade högvatten samt påverkan på grundvatten tillåter planen inte ny permanent bebyggelse för bostads- och verksamhetsändamål under +3 meter över havet. Även inom befintliga bebyggelseområden som ligger lägre än +3 meter över havet ska tillkommande bebyggelse undvikas. Höjning av marken bedöms inte lämpligt med hänsyn till landskapsvärden, undantaget områden med kajer.

Höjda grundvattennivåer, erosion, extremvattenstånd, vinduppstuvning och våguppspolning ska tas i beaktande vid dimensionering av åtgärder samt vid bygglovsprövning och detaljplanering i kustnära lägen. Kommunens bedömning är att inom områden som ligger upp till + 5 meter över havet behöver bebyggelse därför lämplighetsprövas utifrån dessa aspekter, varför man i planen har infört ett område som kallas för respektzon kust.

På så sätt ges generella riktlinjer kring beredskap för klimatförändringar. Inga utbyggnadsområden har i planen förlagts inom riskområden. Även de risker som finns i områden som ligger lågt tydliggörs, vilket är positivt. Först i kommande arbete med Handlingsplan klimatanpassning utreds vilka åtgärder som är bäst

lämpade och med vilken prioritet dessa ska genomföras.

I kommande planering är det viktigt att väga in ställningstaganden kring beredskap för klimatförändringar för respektive geografiskt område som riskerar att påverkas av t ex havsnivåhöjningar och erosion. Vissa typer av skyddsåtgärder kan riskera att öka problemen för intilliggande områden, vilket behöver studeras i ett översiktligt sammanhang.

Då planen ej ger riktlinjer för konkreta former av skydd och dess lägen är konsekvenserna av skyddsåtgärder i nuläget ej möjliga att konsekvensbedöma. Dock kan konstateras att flera av de fysiska skydd som kan vara möjliga riskerar att planeras inom områden utmed kusten värdefulla för natur, kulturmiljö och friluftsliv. Inför kommande planering och framtida genomföranden av de fysiska skydden behöver det studeras mer i detalj vilka konsekvenser de kan ge på befintliga natur- och kulturvärden och även för platsernas attraktivitet för rekreation och friluftsliv. Dessa konsekvenser behöver även relateras till de konsekvenser för bebyggelse, natur och kultur som klimatförändringarna leder till utan skydd.

7.3.2.1 Klimatanpassning ur ett samhällsekonomiskt perspektiv

I takt med att kunskaperna fördjupas kring klimatförändringarnas verkningar kommer ökade krav på att identifiera risker i planeringsprocessen. Att beräkna värdet av klimatanpassningsåtgärder bör enligt den främsta aktören på området, IPCC, göras med ett bredare perspektiv än det rent ekonomiska. I värderingen och det slutliga beslutsunderlaget bör alltså större hänsyn tas till de nyttor som inte enkelt kan ges ekonomiska värden. Detta är till exempel kulturella och sociala värden, men även värden som förväntas uppstå långt fram i tiden.

Det ekonomiska värdet av planens klimatanpassningsåtgärder kan förstås utifrån två perspektiv. Dels genom minskade risker av klimatförändringarnas påverkan på människor, djur och natur och dels genom åtgärder för minskad klimatpåverkan. Det ekonomiska värdet av klimatanpassningsåtgärder kan även inkludera dess effekt på klimatet och inte bara dess effekt på minimering av de risker som kan uppstå till följd av klimatet.

Det ekonomiska värdet av den potentiella riskminimeringen som klimatanpassningsåtgärder kan ge upphov till består av det ekonomiska värdet att risker för att människor, djur och natur utsätts för klimatrelaterade skador minskar. Till exempel minskad

risk för att kännbart skadas av torka och översvämning. Anpassningsåtgärder kan dock minska skadestnader som kan uppkomma såväl nästa decennium som nästa sekel vilket utgör en betydande svårighet i beräkningskalkylen för klimatanpassningsåtgärders värde.

Att göra bedömningar av det potentiella ekonomiska värdet av en åtgärd, före det att skadeverkningen har skett och före det att man har lyckats etablera samband mellan orsak och verkan, är därför förknippat med betydande svårigheter. Särskilt ur ett lokalt perspektiv. Utifrån dagens kunskap kring klimatförändringar och dess verkan, kan antas att skadeverkningarna de kommande 30 åren bör överstiga de skadeverkningar som skett de senaste 30 åren. Men hur stor faktisk skillnad i skadeverkningar som kommer att råda mellan dessa tidsperioder kan omöjligt beläggas. Därför blir det också svårt att beräkna de potentiella vinsterna att undvika framtida skadeverkningar. Detta helt enkelt för den osäkerhet som råder kring vilka skadeverkningar som finns att vänta i klimatförändringarnas spår.

Konkreta konsekvenser kan vara minskad tillgänglighet till strandområden och områden för friluftsliv pga erosion eller översvämningar, kostnader för enskilda fastighetsägare eller för kommunen i samband med skador. Det är också viktigt att ta i beaktande att även underhåll av skydd är en konstant framtida kostnad som behöver räknas in.

7.3.3 Måluppfyllelse och koppling till globala mål

I planen anges att kommunen genom hållbar planering strävar efter att begränsa den globala uppvärmningen till 1,5 grader. Man ska även minska samhällskonsekvenserna av höjda temperaturer, kraftigare regn och ökade havsnivåer genom att göra plats för vatten på land och minska sårbarheten längs kusten. Detta ska göras genom anläggande av våtmarker och erosionsskydd samt genom vattenhantering (rening, infiltration, fördröjning m.m.) i områden för sammanhängande bostadsbebyggelse och verksamhetsområdena. För att säkerställa att detta sker på ett så effektivt sätt som möjligt är det viktigt att i den kommande planeringen fördjupa kunskapen kring vilka åtgärder som krävs i vilka områden för att möjliggöra för den beredskap som översiktsplanen öppnar upp för.

Så som nämndes i avsnittets inledning är det svårt att begränsa påverkan på klimatet och den globala uppvärmningen enbart med översiktsplanen som verktyg eftersom den saknar de juridiska och ekonomiska incitamenten som behövs. Därtill är begränsandet av global uppvärmning en stor och

komplex fråga med många faktorer som samverkar på ett större geografiskt plan än inom kommunens gränser. Det går dock att identifiera aspekter i planen som både kan bidra till och motverka målet. Det är framförallt transporter och resande samt nya verksamhetsområden och områden för sammanhängande bostadsbebyggelse som bidrar till negativ klimatpåverkan, vilket kan motverka målet. Däremot är styrningen mot ett mer hållbart resande, tillvaratagande och utveckling av gröna och blåa strukturer liksom förtätning samt ett mer hållbart sätt att bygga nya bostäder och verksamhetsområden viktiga aspekter att fortsatt fokusera på i den kommande planeringen för att uppnå målet.

Kopplingen till de globala hållbarhetsmålen beskrivs i översiktsplanens utvecklingsstrategi och det är framförallt Mål 13 – bekämpa klimatförändringarna som har en direkt koppling till både klimatpåverkan och klimatberedskap samt delvis Mål 7 – hållbar energi för alla. Planens intentioner kan bidra till måluppfyllelsen av Mål 13. Även för Mål 7 kan planen bidra till uppfyllelse då hänsyn till befintligt fjärrvärmenät tas vid val av utbyggnadsområden och ställningstaganden görs kring bland annat att kommunen är positiv till lokal produktion av energi.

7.3.4 Medskick till kommande planering

- Utredning av kollektivtrafik för orter med sämre tillgång innan utbyggnad av nya bostäder.
- Utredda konsekvenserna för centrumlägena i Laröd vad gäller transporter för att gynna gång, cykel och kollektivtrafik.
- Där så är möjligt prioritera förtätning framför ianspråktagande av ny mark
- Styra mot teknik och lösningar som bidrar till minskad negativ klimatpåverkan vid byggande.
- Arbeta för ökad tillgänglighet med kollektivtrafik och cykel till besöksmål och friluftslivsanläggningar.
- Säkerställa genomförande av grönstruktur och ytor för vatten.
- Inte tillåta ny etablering av spridd bebyggelse.

7.4 Transporter och resande

I detta avsnitt beskrivs planförslagets konsekvenser utifrån transporter och resande. Det övergripande ställningstagandet är att i huvudsak etablera nya områden för sammanhängande bostadsbebyggelse till stationsorter och kollektivtrafiknära lägen som en viktig förutsättning för hållbara resor. I planförslaget beskrivs många infrastruktursatsningar som är positiva för utvecklingen av kollektivtrafik och cykel. Det är en mycket stor förändring i resebeteendet som ska till för att nå ett resande som är hållbart ur klimatsynpunkt. Möjligheten att påverka människors resvanor är begränsad med översiktsplanen som verktyg, men för att ändrade vanor ska vara möjligt krävs de fysiska förutsättningarna.

I översiktsplanen finns det tydliga mål för transporter och utsläpp. Eftersom vi ska arbeta i enlighet med Helsingborgs Klimat- och energiplan är det särskilt Helsingborgs mål för vägtrafikens koldioxidutsläpp 2030 som är relevant. Detta mål har varit utgångspunkten för konsekvensbeskrivningen.

- Utsläppsmål för 2030: Koldioxidutsläppen från vägtrafik har minskat med 80 procent till 2030 jämfört med 2010.

7.4.1 Planens påverkan på transporter och resande

7.4.1.1 Områden för sammanhängande bostadsbebyggelse

Att sammanhängande bostadsbebyggelse fokuseras till stationsorterna och kollektivtrafiknära lägen är väsentligt för andelen hållbara resor då kollektivtrafiken är grundbulten i ett hållbart transportsystem. Kollektivtrafikens förmåga att attrahera pendlare varierar dock med kollektivtrafikens standard. För att uppnå en attraktiv standard krävs ett visst resandeunderlag och för att kunna utveckla kollektivtrafikens standard krävs ett växande resandeunderlag. Men det är också viktigt att kollektivtrafiken tillgängliggörs, exempelvis genom välfungerande lokala gång- och cykelvägnät och pendlarparkeringar. Detta blir viktigare ju större avstånden inom orten är. Helsingborg har tio tågstationer vilket är unikt och kan få stor positiv påverkan på resandet om det tas tillvara. Lokaliseringar av ny bostadsbebyggelse till områden som saknar högvärdig kollektivtrafik behöver motiveras av andra skäl. Det är positivt att planen har riktlinjer om att först säkra högvärdig kollektivtrafik, superbuss eller spårväg, innan etablering av ny bostadsbebyggelse anses aktuell.

Lokalisering av bostadsbebyggelse till tätorter med god standard och utbud av kollektivtrafik skapar inte bara bättre förutsättningar för hållbara resor utan även mer jämlika möjligheter för att resa.

Hur attraktiv kollektivtrafiken upplevs påverkas av flera faktorer där tillgänglighet till hållplats, turtäthet, restid, byten, åtkomst till viktiga målpunkter, standard, pålitlighet och socioekonomiska faktorer är exempel. I kommande planering, inför etablering av sammanhängande bostadsbebyggelse, behöver en sammanvägning av dessa faktorer göras för att bedöma områdets förutsättningar att överföra resor till kollektivtrafik. Kollektivtrafiknära lägens lämplighet för ny sammanhängande bostadsbebyggelse varierar ur användarsynpunkt och behöver vägas sinsemellan. Att bygga i de mindre stationsorterna kan skapa underlag för närbutik och annan närservice vilket i sin tur kan reducera miljöbelastningen genom minskade vardagsresor. Under den pågående corona-pandemin har resandet med kollektivtrafik minskat kraftigt. Det finns inga säkra svar på om detta påverkar resandet även på längre sikt. Ändrade resmönster pga ökat hemarbete och distansundervisning är också förändrade beteenden som möjligen kan komma att kvarstå till viss del och i så fall påverka det totala antalet resor.

Inriktningen att bygga på stationsorterna medför också utmaningar i järnvägstrafikens bullerpåverkan på bostadsbebyggelsen. Bullersituationen i och kring i princip samtliga stationsorter där sammanhängande bostadsbebyggelse föreslås är problematisk, i synnerhet i Rydebäcks planerade områden som ligger nära både järnväg och motorväg vilket kan komma att alstra stora kostnader och ianspråktagande av mark för bullerskyddåtgärder.

7.4.1.2 Samhällsekonomiska bedömningar för transporter och resande

Nyttan som kan förväntas uppstå om Helsingborg når regionens mål för personresor om en tredjedel kollektivtrafikresande, en tredjedel gång- och cykel och en tredjedel bilresor skulle enligt beräkningarna innebära årliga koldioxidreduktioner på omkring 23 miljoner ton. Detta motsvarar omkring 26 miljarder kronor per år enligt Trafikverkets beräkningskonventioner på 1,14 kr per kg koldioxid. Beräkningen baseras på schablonbeskattningar enligt metoden som finns presenterad efter tabellen.

I beräkningen har vi utgått ifrån resestatistik hämtad från RVU2018. Vi använder siffror över det totala resandet i Helsingborg per transportslag uttryckt i totala kilometer, för att få resandet uttryckt i kilometer istället för antal resor. Ingångsvärden finns sammanfattade i tabellen nedan. Vi beräknar de

	Resande i km dagligen 2018	Fördelning idag	Fördelning 30-30-30	Resande i km dagligen vid 30-30-30	Co2 gram pkm
Fots	36 583	11,50%	16,67%	53 019	-
Cykel	83 030	11,50%	16,67%	120 333	-
Bil	2 048 882	53,00%	33,33%	1 288 605	104
Buss	307 225	13,00%	18,84%	445 254	79
Tåg	1 093 551	10,00%	14,49%	1 584 857	13,24

Tabell 1. Kostnad för koldioxidutsläpp per färdstätt och fördelning av resor.

	Utsläpp Co2 Mton per år, 2018	Utsläpp Co2 Mton per år, 30-30-30	Skilnad Co2 Mton	Besparing Mnkr per år vid 30-30-30
G/C	0,0	0,0	0,0	0,0
Kollektivtrafik	14,1	20,5	-6,4	-7,2
Bil	77,8	48,9	28,9	32,9
Totalt	91,9	69,4	22,5	25,7

Tabell 2. Ingångsvärden för beräkningar av koldioxidutsläpp.

uppskattade förändringarna i antal resandekilometer genom att multiplicera siffrorna för 2018 med kvoten fördelning 30-30-30 över fördelning idag. Vi uppskattar sedan CO₂-påverkan genom att använda gram CO₂ per personkilometer. Siffrorna i tabellen ovan har korrigerats från dagsbasis till årsbasis.

7.4.1.3 Verksamhetsområden

Nya verksamhetsområden innebär ökad trafik, särskilt lastbilstrafik, och den föreslagna placeringen nära motorvägarna lockar sannolikt transportintensiva företag. Ökade transporter medför ökade fossila utsläpp. Den tekniska omställningen till fossilfria transporter bedöms inte gå i den snabba takt som krävs för att minska utsläppen med 80 procent fram till år 2030, enligt utsläppsmålet. Särskilt på godssidan bedöms omställningen ta längre tid. Därför behöver även trafikmängderna minskas, vilket motverkas av planens förslag på etablering av områden för transportintensiva verksamheter.

Verksamhetsområdena och deras trafikstring skapar också osäkerheter kring påverkan på avfarter och påfarter till europavägarna E4/E6/E20. Förväntad trafikökning kan innebära både kapacitetsproblem, klimat- och bullerpåverkan.

Att verksamheter med stor påverkan anvisas till mindre känsliga områden är positivt utifrån sociala och ekologiska konsekvenser och det skapar också

möjligheter för sådana centralt belägna verksamheter att flytta ut och utvecklas i mindre känsliga områden vilket också kan innebära positiva sociala konsekvenser. De negativa konsekvenserna av ökat buller som verksamheterna förväntas medföra begränsas till del av att de lokaliseras till mindre känsliga och redan bullerutsatta områden.

Det är positivt att godsintensiva verksamheter lokaliseras nära industrispår vid Ätteskulla och Långeberga, vilket skapar potential för miljöanpassade godstransporter på järnväg.

Ses lokalisering av verksamheter till Helsingborg i ett större nationellt och internationellt perspektiv skulle den, genom stadens stora hamnverksamhet och koppling till motorvägar, kunna argumenteras bidra till minskade utsläpp från godstransporter.

7.4.1.4 Transportinfrastruktur

Stora regionala, nationella och internationella infrastrukturprojekt berör Helsingborg under planperioden och omnämns i planförslaget. En del är beslutade, som Västskustbanans dubbelspår, medan andra är mer osäkra som en fast förbindelse till Helsingör (HH-förbindelse). Infrastrukturprojekten kan medföra både negativa och positiva konsekvenser för helsingborgarna. En HH-förbindelse ger exempelvis en gen väg till Köpenhamn, större arbetsmarknad, som är lättillgänglig via väg och järnväg, vilket är

positivt ur sociala och ekonomiska aspekter. En HH-förbindelse medför även ökade transporter, vilket är negativt med hänsyn till utsläpp, buller och markanspråk. Att HH-förbindelsen medför ökade transporter kommer av att den planerade vägförbindelsen förväntas inducera ny trafik till kommunen (inducerad trafik är den tillkommande trafiken på grund av förstärkt vägkapacitet). Sättet på vilket man placerar och utformar en fast HH-förbindelse påverkar naturvärdena i havet på olika sätt. När man utformar och anlägger förbindelsen är det viktigt att ta hänsyn till naturvärdena i havet som är känsliga för muddring, strömmar med mera. En positiv konsekvens med vägförbindelse till Helsingör är att centralorten i Helsingborg kan avlastas från den trafik som idag går in till centrumkärnan och till färjorna i Nordhamnen.

Utbyggnaden av Väst kustbanan är, utöver att vara en viktig nationell och regional åtgärd, även en viktig kapacitetsförstärkning för det lokala hållbara vardagsresandet. En längre avstängning av Väst kustbanan under byggtiden kan dock leda till stora tapp av tågresenärer som är svåra att få tillbaka, vilket är negativt ur miljö- och klimatsynpunkt. De regionala spårvägs- och superbussstråk som pekats ut under planperioden är konkurrenskraftiga alternativ som, om de genomförs, kommer att plocka viktiga marknadsandelar till kollektivtrafiken. Ur ekonomiskt perspektiv är det positivt att kommunen passar på att utveckla station- och centrumområden i samband med spårutbyggnad vilket exempelvis sker i Ödåkra eftersom det möjliggör statlig medfinansiering.

Utvecklingen av Helsingborg C till en långsiktig kapacitetsstark järnvägsanläggning är positiv för tillväxten av hållbart resande i kommunen. För att avlasta centrumkärnan från trafik är det dock bra om fler resor kan fördelas till stadens andra regionala noder, Ramlösa station och Maria station.

Det föreslagna vägreservatet mellan Björka och Allerumsvägen genom Duvestubbeområdet innebär, om vägen byggs, en ny barriär med ökat buller i ett relativt ostört småskaligt odlingslandskap och naturområde. Med hänsyn till närområdenas höga natur- och rekreativvärden finns det risk för negativ påverkan.

Många nya cykelkopplingar pekas ut i planen, vilket är positivt för fysisk hälsa, jämlika resmöjligheter och utsläpp. För att få de positiva effekterna krävs det att planerna förverkligas. Det är en risk att intentionerna i planen inte genomförs då de, för att vara cykelåtgärder, innebär stora investeringar. Satsningar på ny och förbättrad infrastruktur för cykel är angeläget eftersom Helsingborg har en lägre andel cykelresor (11,3%) än Skånesnittet (15,5%), enligt den senaste regionala

resvaneundersökningen (RVU2018). Det innebär stora utmaningar att mer än fördubbla cykelresandet till 2050 vilket krävs för att nå regionens mål för resor.

7.4.1.5 Riksintresse anläggningar för kommunikation

Planförslaget innebär utbyggnadsområden i närheten av Väst kustbanan, Skånebanan, Rååbanan och E6/E4/E20 som är anläggningar av riksintresse för kommunikation (3 kap 8§ MB).

Utbyggnadsområdena vid E4/E6/E20 består av transportintensiva verksamheter. Utbyggnaden kan därmed förväntas ge en trafikökning som kan medföra en ökad belastning för på- och avfarter till europavägarna genom Helsingborg. Därtill finns en generell trafikökning på motorvägarna i Skåne som bidrar till problematiken. På sträckan förbi Helsingborg har trafiken fördubblats de senaste 15 åren och förväntas fortsätta öka. För att motverka ohållbara trafiksituationer och för att bryta trenden av ökade trafikolyckor vid de stora trafikplatserna behöver trafikutredningar göras, där exempelvis ramplängder och påverkan på vägval och hastigheter ses över. Vid trafikplats Vasatorp har kapacitetsbrist förekommit och en översyn behöver göras i samband med planeringen av de föreslagna verksamhetsområdena.

När Väst kustbanan ska byggas ut till dubbelspår är det viktigt att staden och Trafikverket samverkar och planerar för så få störningar och så korta trafikstopp som möjligt. Detta gäller särskilt för den komplexa och ännu ej beslutade sträckan mellan Maria station och Helsingborgs C. Detta är viktigt för att behålla kollektivtrafikresenärer som annars väljer andra färd sätt och som är svåra att få tillbaka. Innovativa lösningar bör prövas för att undvika trafikstopp under utbyggnadstiden.

7.4.2 Måluppfyllelse och koppling till globala mål

Utvecklingen för hållbart resande är positiv i Helsingborg. Under de senaste tio åren har det hållbara resandet, gång, cykel och kollektivtrafik, sammantaget ökat med drygt tre procent. Med motsvarande ökningstakt fram till år 2050 nås 55 procent. Det kan dock nämnas att senare resvaneundersökningar och trafikmätningar ger indikationer på en snabbare ökningstakt. Exempelvis har det totala kollektivtrafikresandet ökat med fem procent och bilresandet minskat med fyra procent under de senaste fem åren. Vidare har antalet cyklist under det senaste året (2018) ökat med 12 procent enligt stadens mätstationer.

När det gäller utsläppsmålet, att minska koldioxidutsläppen från vägtrafiken med 80 procent till 2030, är bedömningen att det är högst osäkert att målet uppnås. Här är det särskilt etableringen av områden för transportintensiva verksamheter i kombination med den långsamma teknikomställningen på godstransportsidan som bedöms motverka måluppfyllelse.

Kopplingen till de globala hållbarhetsmålen beskrivs i översiktsplanens utvecklingsstrategi och det är framförallt mål 3: God hälsa och välbefinnande, mål 7: Hållbar energi åt alla, mål 9: Hållbar industri, innovationer och infrastruktur, mål 10: Minskad ojämlikhet, mål 11: Hållbara städer och samhällen och mål 13: Bekämpa klimatförändringar som är relevanta för transporter och resande och som planen har stämts av emot. Bedömningen är att planens intentioner bidrar till måluppfyllelse av dessa mål. Dock är det osäkert om planförslaget kan bedömas bidra till måluppfyllelse av mål 7: Hållbar energi åt alla. För Transporter och resande handlar mål 7 om att planen ska möjliggöra för människor att kunna tanka och ladda fordon med drivmedel av hög miljöprestanda, som el och biogas. Mark behöver pekats ut i planen för nödvändig infrastruktur, som distributionsledningar och produktionsanläggningar. För att skapa ett robust energisystem behöver infrastrukturen dimensioneras för att klara både fordon, bostäder och verksamheter.

7.4.3 Konsekvenser som innebär betydande miljöpåverkan

7.4.3.1 Utsläpp från transporter

Översiktsplanen har tydliga intentioner om att möjliggöra och underlätta för hållbara resor samt att minska koldioxidutsläppen från vägtrafiken. I planförslaget beskrivs många infrastruktursatsningar som är positiva för utvecklingen av kollektivtrafik och cykel.

Stora regionala, nationella och internationella infrastrukturprojekt berör Helsingborg under planperioden. Om HH-förbindelsen blir aktuell kommer det att medföra ökade transporter i kommunen. Detta på grund av att den planerade vägförbindelsen förväntas inducera ny trafik. Likaså bedöms de större områdena för ny verksamhet som föreslås ge en framför allt ökad lastbilstrafik, inte minst då deras lägen bedöms locka särskilt transportintensiva företag. Ökade transporter genererar ökade fossila utsläpp. Samtidigt tar planen ställning för att nå utsläppsmålet avseende koldioxid från vägtrafiken som ska minska med 80 procent till år 2030 jämfört med år 2010.

En översiktsplan har begränsade möjligheter till styrning och påverkan i den omfattning som krävs för att minska utsläppen enligt målen. Bedömningen är att den tekniska omställningen till fossilfri fordonsflotta tar längre tid, särskilt för godssidan, än att vi till 2030 kan räkna med att tekniken ensamt ska möjliggöra utsläppsmålet. Därför behövs det även kraftigt minskade trafikmängder.

Möjligheten att påverka människors resvanor med översiktsplanen som verktyg är begränsade, men för att ändrade vanor ska vara möjligt krävs de fysiska förutsättningarna. Vi behöver också styra bort från de alternativ och strukturer som inte stödjer hållbart resande. Sammantaget bedöms det som osäkert om den fysiska planeringen är tillräckligt styrande för att nå ett hållbart resande och utsläppsmålet. Vidare bedöms den föreslagna etableringen av verksamhetsområden motverka utsläppsmålet. För att nå målen krävs insatser på flera nivåer i samhället. Nationell styrning, lagstiftning och ekonomiska incitament är faktorer som påverkar måluppfyllnad för transporter och resande.

7.4.3.2 Medskick till kommande planering

För att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan föreslås följande åtgärder. Dessa utgörs av insatsområden som behövs för att uppnå ett resande som är hållbart ur klimatsynpunkt:

- Prioritera infrastruktur för kollektivtrafik, cykel och gång i investeringsbudget.
- Säkerställ högklassig kollektivtrafikkoppling framför tillgänglighet för bil i HH-förbindelsen.
- Följ upp att riktlinjer för kollektivtrafiknära läge efterlevs vid etableringar.
- Genomför standardhöjningar på kollektivtrafiken genom att införa fler superbussar eller spårväg.
- Förstärk effekter av infrastruktursatsningar genom beteendepåverkande åtgärder.
- Öka användningen av industrispåren.
- Begränsa störningar för kollektivtrafikresenärer och cyklister under byggprojekt.
- Ge byggherrar incitament att etablera cykelparkeringar och mobilitetshus i samband med nyexploatering av områden.

7.5 Folkhälsa och livskvalitet

I detta avsnitt beskrivs konsekvenser som planförslaget kan medföra för folkhälsa och livskvalitet. Genom den fysiska planeringen kan vissa av de strukturella förutsättningarna för god och jämlik hälsa påverkas. Exempelvis beskrivs påverkan på möjligheterna till fysisk aktivitet, rekreation och tillgång till service. Särskilt fokus läggs även på barnperspektivet och barns rörelsefrihet i vardagen.

Planens ambition är att den fysiska planeringen ska bidra till en sammanhållen stad som knyter ihop snarare än skapar segregation och bidrar till god folkhälsa genom att prioritera grönytor och möjlighet till rekreation och hållbart vardagsliv.

Stadens Livskvalitetsprogram utgör en utgångspunkt för ÖP 2021 och de frågor som tas upp i Livskvalitetsprogrammet utgör även en grund för denna konsekvensbeskrivning. Syftet med programmet är att skapa förutsättningar för att invånarna i Helsingborg ska kunna uppleva god livskvalitet och skapa och förbättra synliga och osynliga strukturer i vårt samhälle som stärker individen och dennes möjligheter att leva ett gott liv. Det kan handla om att minska barriärer, stärka olika orters identitet, skapa möjligheter för boende, arbetstillfällen och meningsfull fritid för alla, dialog och medskapande, samhällsstrukturer som stödjer jämställdhet, goda miljöer för barn och unga, miljöer som främjar en god hälsa med fysisk aktivitet, återhämtning och skydd mot störningar och föroreningar, goda förutsättningar för hållbart resande, trygga platser för möten, landskap som främjar biologisk mångfald och tillför värden för både människa och miljö osv.

Livskvalitet definieras av WHO som "individens uppfattning om sin situation i tillvaron utifrån den kultur och det värdesammanhang som hon befinner sig i och i relation till personliga mål, förväntningar, normer och intressen. Det är ett vitt begrepp som påverkas av individens fysiska hälsa och psykologiska tillstånd, grad av oberoende, sociala förhållanden och relationer till betydelsefulla händelser i livsmiljön". Utgångspunkten i stadens arbete är att skapa de förutsättningar som är avgörande för en jämlik hälsa och god livskvalitet.

7.5.1 Planens påverkan på folkhälsa och livskvalitet

7.5.1.1 Hållbart resande - möjlighet till ett aktivt liv

Möjligheterna att uppnå en god och jämlik hälsa för hela befolkningen i Helsingborg påverkas av flera yttre förutsättningar där utvecklingen av den fysiska miljön utgör en faktor. Planförslagets inriktning med att koncentrera nya områden för sammanhängande bostadsbebyggelse till kollektivtrafiknära lägen och intentionen om en hög exploatering vid områden för mångfunktionell bebyggelse och stationsområden är en sådan yttre förutsättning som skapar möjligheter för aktiva resor och främjar en god hälsa. Trots detta finns alltså en risk för ett fortsatt stort bilberoende. ÖP 2021 är geografiskt avgränsad till tätorterna utanför centralorten samt landsbygden vilket generellt innebär större avstånd mellan målpunkter. Därmed kan också möjligheterna för att gå, cykla och åka kollektivt vara lägre jämfört med bostadsutbyggnad i centralorten.

Utpekade nya områden för sammanhängande bostadsbebyggelse har olika förutsättningar sinsemellan att möjliggöra hälsofrämjande resor, vilket behöver hanteras i kommande planering. Avstånd och tillgänglighet till hållplats, turtäthet, restid, byten, typ av kollektivtrafik, åtkomst till viktiga målpunkter, standard, pålitlighet och socioekonomiska faktorer är faktorer som kan behöva tas i beaktande. I den fortsatta planeringen behöver även möjligheten till trygga och säkra gång- och cykelresor beaktas särskilt för att undvika att tillkommande biltrafik försämrar barns rörelsefrihet.

Planens intentioner om blandade och tätare miljöer möjliggör närhet mellan viktiga målpunkter som bostäder, arbetsplatser, skolor och service. Detta kan i sin tur skapa förutsättningar för en enklare vardag, ett minskat bilberoende samt en ökad rörelsefrihet för barn.

Planförslagets utbyggnad av cykelvägnätet och kollektivtrafiken bedöms sammantaget möjliggöra för positiva konsekvenser för fysisk hälsa, jämlika resmöjligheter samt en sammanhållen stad om de förverkligas och görs tillräckligt attraktiva. Översiktsplanen bidrar till att skapa strukturer som ger grundförutsättningar för hälsofrämjande resor. Översiktsplanens ställningstaganden och efterföljande planering inför genomförande kan även behöva kombineras med beteendepåverkan av olika slag för att bli verkningsfullt.

Det finns idag tydliga skillnader i färdmedelsfördelningen mellan män och kvinnor. Män väljer i större utsträckning än kvinnor bilen. För

Helsingborgs del väljer män bilen till 57 procent av sina resor medan motsvarande siffra för kvinnor är 49 procent och detta förhållande är något tydligare i Helsingborg än i Skåne som helhet. När det gäller ärendefördelning är skillnaderna mellan män och kvinnor inte särskilt stora, men när det kommer till resekategorin "inköp" är kvinnor överrepresenterade och när det kommer till resekategorin "till arbetsplatsen" är män överrepresenterade. Översiktsplanen kan till viss del påverka detta genom att erbjuda strukturer som underlättar att förena arbets- och vardagsliv. Både ur ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv kan planen innebära positiva konsekvenser genom föreslagna strukturer för kollektivtrafik som underlättar för fler att välja att resa kollektivt. Avstånd mellan bostäder och station/hållplats, möjlighet att kombinera olika ärenden för större effektivitet och utformningen av trygga miljöer är viktiga aspekter. Det är också viktigt att planera på ett medvetet sätt så inte stereotypa föreställningar kring exempelvis kön förstärks.

7.5.1.2 Attraktiva livsmiljöer och god tillgänglighet till service

Planförslaget möjliggör för en ökad befolkning och utveckling av fysiska centrumpunkter med utrymme för mötesplatser och vardagsservice. Därmed ökar sannolikheten för att fler ska få en god tillgänglighet till service i sitt närområde. Samtidigt finns det en generell utmaning för servicen i mindre orter då många boende gärna vill ha en butik nära men också efterfrågar ett sortiment som man vanligtvis hittar i större sammanhang. Dessutom utmanas den traditionella kommersiella servicen av nya handelsmönster med internet och hemleveranser. Något som å ena sidan underlättar för boende där det inte finns så mycket service i närområdet men å andra sidan också försvårar för fysisk etablering och utveckling av stations- och centrumområden. Planen kan inte i någon större utsträckning påverka utbudet av kommersiell service i tätorterna men kan däremot skapa goda förutsättningar för det, vilket görs genom en strategisk placering av bostäder, centrumbildningar, offentliga rum och knutpunkter för kollektivtrafik.

Närheten till lokal service är särskilt viktigt för grupper med lägre mobilitet. Planens intention om att boenden för äldre och andra personer med särskilda behov ska lokaliseras i närhet av service, kollektivtrafik och grönstruktur kan bidra till att uppnå en jämlik hälsa. För alla grupper i samhället innebär närhet till lokal service dessutom en ökad möjlighet att gå och cykla för att uträtta ärenden vilket bidrar till mer befolkade och attraktiva stadsmiljöer som i sin tur är positivt ur trygghetssynpunkt. Förtätning och utveckling av blandad bebyggelse vid områden för mångfunktionell

bebyggelse och station- och centrumområden ger förutsättningar för aktiverade stadsrum och lokala mötesplatser. I förlängningen kan en sådan utveckling stärka underlaget för ett lokalt serviceutbud. Planen har en restriktiv hållning gentemot ny spridd bebyggelse på landsbygden vilket är positivt för bland annat aktivt resande, barns rörelsefrihet och närhet till offentlig och kommersiell service. Viss komplettering av befintlig bebyggelse kan dock ske under vissa förutsättningar, vilket är viktigt för att möjliggöra en levande landsbygd.

Externhandel kan innebära negativ påverkan på möjligheterna att utveckla servicen i orterna. Inga nya externa handelsområden föreslås vilket är positivt för att skapa en god tillgänglighet till lokal service som fler kan ta del av. Planen föreslår dock en utveckling av befintligt handelsområde vid Väla med både ett område för verksamheter och ett område för blandad bebyggelse, i vilket handel kan ingå. Inriktningen för området är dock inte fastlagd utan ska utredas i kommande planarbete varför konsekvenserna är svåra att bedöma i nuläget. Konsekvenserna för serviceutbudet i stadskärnan och orterna är särskilt viktigt att bevaka i kommande planering.

7.5.1.3 Verksamhetsområden och blandat bostadsbyggande

Planförslagets intentioner om ett blandat bostadsbyggande med olika upplåtelseformer är positivt för jämlik hälsa och livskvalitet. Ett mer blandat bostadsutbud kan bidra till en minskad boendesegregation och även möjliggöra för fler att bo kvar i sin närmiljö trots förändrad livssituation. Om bostadsbyggandet istället uteslutande inriktas på småhus i de tätorter där småhusbebyggelse redan dominerar finns tvärtom en risk att befintliga segregationsmönster förstärks. Det är därför viktigt att målsättningarna om blandade bostads- och upplåtelseformer följs upp och efterlevs i kommande planering. Behovet av tillkommande bostadstyper för de olika orterna grundar sig bland annat på det kommuntäckande mark- och boendeprogrammet.

Flera utbyggnadsområden för sammanhängande bostadsbebyggelse planeras i lägen som kan medföra risk för bullerstörningar, vilket kan innebära negativa konsekvenser för folkhälsa och livskvalitet. Konflikterna lyfts dock upp i planen och utreds vidare i kommande planering.

Föreslagna verksamhetsområden riskerar skapa barriärer som kan förstärka skillnaderna mellan centralorten och det omgivande landskapet och tätorterna samt minska nåbarheten. Hjortshög och Ödåkra blir ytterligare avskärmade från staden genom utökningar av befintliga verksamhetsområden. Framförallt Påarp, men till viss del även Bårslöv

riskerar avskärmade mot staden genom nya verksamhetsområden. De negativa konsekvenserna kan till viss del balanseras genom väl gestaltade områden för verksamheter och genom de föreslagna kopplingar och grönstråk som föreslås. Men då verksamhetsområden ofta är inaktiva under helg- och nattetid finns risken att de utgör otrygga barriärer. Verksamhetsområden riskerar även att påverka närliggande bostäder negativt gällande exempelvis bostadspriser och trafikmiljö. Etablering av verksamhetsområden, i den mån de också genererar arbetstillfällen, kan på vissa ställen bidra till att öka underlaget för lokal service. Det är dock viktigt att service inte lokaliseras till verksamhetsområdena utan i närliggande tätorter för att stimulera hållbara transporter och levande centrummiljöer.

Utifrån statistik om hur kvinnor och män reser och könssegregeringen på arbetsmarknaden finns en risk att de nya verksamhetsområdena kan komma att förstärka dessa skillnader om det inte vidtas insatser för att bryta stereotypa mönster för resande och rekrytering. Planen hanterar till viss del detta genom att verksamhetsområdenas lokalisering delvis är vald utifrån aspekter som tillgänglighet med kollektivtrafik. I efterföljande planering är det av stor vikt att hållplatser och cykelstråk placeras och utformas på sätt som underlättar användningen. I övrigt är frågan om skillnader utifrån kön då det gäller arbetsmarknad och resvanor svår att hantera på översiktsplanenivå men är viktig att beakta i efterföljande planering.

7.5.1.4 Grönstruktur och hälsofrämjande miljöer

Grönstruktur fyller många viktiga funktioner. Förutom dess upplevelsevärden kan även dess ekonomiska, sociala och ekologiska värden lyftas fram. Tillgång till kvalitativa grönstrukturer har en koppling till invånarnas livskvalitet och möjlighet till en meningsfull fritid. Det har till exempel kartlagts kopplingar mellan exponering för stadsgröniska och flera positiva effekter som minskad dödlighet, förbättrad psykisk hälsa och ökad fysisk aktivitet. Grönstruktur ökar även stadens attraktivitet. Med föreslagen ny park och natur ges goda möjligheter att bibehålla andel grönstruktur per capita trots en ökande befolkning. Andelen grönstruktur är dock delvis beroende av hur mycket grönyta som planläggs inom föreslagna utbyggnadsområden, vilket avgörs först i ett senare skede. Dock bör det påpekas att Helsingborg är en av de kommuner i Sverige som har lägst andel grönstruktur per invånare vilket är negativt för möjligheter till rekreation och fysisk aktivitet. Därmed är det av stor vikt att den grönstruktur som finns och tillskapas också tillgängliggörs och kopplas samman för att på så vis främja rekreation, fysisk aktivitet och möten.

Grönstrukturen inom sammanhängande bostadsbebyggelse är av stor vikt för kulturella ekosystemtjänster såsom lek, rekreation och lärande. Den bostadsnära grönstrukturen ger också goda möjligheter till möten; så väl de korta spontana mötena som de mer arrangerade. Särskilt för barn har den bostadsnära miljön en stor betydelse för möjlighet till lek och ett aktivt vardagsliv. I planförslaget berörs i första hand grönstruktur på en mer övergripande skala vilket innebär att det är svårt att bedöma hur planen stöttar hälsofrämjande miljöer ur ett barnperspektiv. Planen anger dock riktlinjer kring exempelvis önskvärda avstånd till olika typer av grönytor och vikten av barns rörelsefrihet vilket är positivt.

Planen lyfter även fram vikten av goda kopplingar mellan tätorter och landsbygd och föreslår sammankopplade gröna stråk, vilket är positivt för friluftslivet.

Möjligheter att vara fysisk aktiv på ett jämlikt och jämställt sätt är en viktig del i en god folkhälsa. Planen ger goda förutsättningar att uppnå detta genom planer för sammanhängande gröna stråk, möjligheter att transportera sig med cykel och till fots och tillgång till och goda kopplingar från tätorterna till områden för rekreation och friluftsliv. En friluftslivsplan ska även tas fram. I utpekade områden för sammanhängande bostadsbebyggelse ingår ytor för olika typer av fysisk aktivitet där omfattning, placering och utformning utreds i senare skeden, varför det är viktigt att det bevakas i samband med planläggning. Inga särskilda ytor för idrott är utpekade i planen utan ryms inom övriga markanvändningar. Tillgången till ytor för idrott idag och behovet av nya platser för idrott i framtiden kan dock vara värdefullt att se i ett större perspektiv och inte endast för varje område för sig.

7.5.2 Måluppfyllelse och koppling till globala mål

Om planens intentioner förverkligas bedöms detta sammantaget bidra något till måluppfyllelsen av de fokusområden som anges i stadens livskvalitetsprogram samt till tillgång till lokal service. Översiktsplanen ger förutsättningar för hållbara och hälsofrämjande övergripande strukturer och riktlinjer för efterföljande planering. Livskvalitetsprogrammet är en lokal konkretisering av de globala målen. Planförslaget bedöms som helhet bidra i riktning mot relevanta globala mål. För området folkhälsa och livskvalitet är det framförallt Mål 3 God hälsa och välbefinnande, Mål 5 Jämställdhet, Mål 10 Minskad ojämlikhet och Mål 11 Hållbara städer och samhällen som berörs.

Även de jämställdhetspolitiska målen, folkhälsomålen och barnkonventionens artiklar är viktiga utgångspunkter för beskrivningen av konsekvenser för folkhälsa och livskvalitet.

För de jämställdhetspolitiska målen kan det handla om att i planen ta utgångspunkt i vardagslivsperspektivet vid förändringar, ge goda förutsättningar för kollektivtrafik, fotgängare och cyklister, planera så att bostad, förskola/skola, fritidsaktiviteter, service ligger nära varandra vilket ger bättre förutsättningar att dela på ansvar för barnen, skapa trygga miljöer (gång- och cykelvägar till viktiga målpunkter, hållplatser/stationer, mänsklig närvaro, blandad bebyggelse) god tillgång till arbetsplatser och planera så att tillgång finns till olika sorters fritidsaktiviteter och miljöer för lek. Planen ger goda möjligheter att bidra till att uppfylla detta.

När det gäller folkhälsomålen har

Folkhälsomyndigheten konstaterat att åtgärder inom målområdet Boende och närmiljö bör riktas mot att bryta boendesegregation för att uppnå en mer jämlik hälsa. Planen strävar t ex efter att befolkningsökningen ska fördelas över kommunen och att segregationen ska minska samt ett brett utbud och en blandning av olika bostadstyper, upplåtelseformer och storlekar. Detta kan delvis bidra till uppfyllelsen av detta mål.

Hänsyn till barnkonventionen kan i ett översiktsplanesammanhang innebära att exempelvis planera för lika god tillgång till sådant som är viktigt för barn i deras vardagsliv oavsett var man bor, så som närmsta boendemiljön, fritidsaktiviteter, skola etc eller hänsyn till att barn i olika åldrar kan ha olika behov. Det är också av stor vikt att planera för goda livsmiljöer för barn att leva och utvecklas i, till exempel prioritera lekmiljöer och grönytor nära bostäder, planera på sätt som underlättar för barn att på egen hand ta sig mellan bostad och fritidsaktiviteter, skapa trygga och säkra närmiljöer vid bostad och skola samt ge utrymme för fritidsaktiviteter som inte kostar pengar. Även att lyfta fram barnperspektivet vid efterföljande planering är viktigt liksom att dra nytta av barnens synpunkter i dialogarbete i anslutning till översiktsplanarbetet samt att utforma information om översiktsplanen särskilt riktad till barn. Detta kan också innebära att involvera barn i efterföljande konkreta planerings- och byggprojekt och föra dialog med barn i samband med framtagande och användning av sociala konsekvensanalyser/barnkonsekvensanalyser. I arbetet med översiktsplanen har särskild fokus lagts på dialog med barn, vilket kan utgöra en bra grund för fortsatt beaktande av barnperspektivet i kommande planering.

7.5.3 Medskick till kommande planering

- Trygga och säkra gc-vägar med särskilt fokus på barn.
- Placering och utformning av hållplatser och gc-stråk som skapar trygga miljöer och uppmuntrar användning av fler.
- Utformning verksamhetsområden som motverkar att barriärer skapas och bidrar till att skapa trygga miljöer.
- Utred konsekvenserna för serviceutbudet i stadskärnan och orterna i kommande planering av område för handel och blandad bebyggelse i Ödåkra. Säkerställ god tillgänglighet med hållbara transporter.
- Bevaka att grönstrukturer genomförs och tillgängliggörs i samband med utbyggnad av ny bebyggelse. Säkerställa att även den småskaliga, bostadsnära grönstrukturen prioriteras i efterföljande planering. Bevaka andel grönyta vid detaljplaneläggning samt säkerställ att ytor för fysisk aktivitet och lek ryms.
- Uppföljning av hur blandade bostads- och upplåtelseformer genomförs i de olika orterna.
- Dialog med barn och/eller barnkonsekvensanalyser i samband med planerings- och byggprojekt.

7.6 Naturvärden och vatten

I detta avsnitt beskrivs hur naturmiljön och vattenrelaterade värden påverkas av översiktsplanen. Bedömningen har gjorts med utgångspunkt i ekosystemtjänstbegreppet, det vill säga de tjänster som naturen tillhandahåller. Planens fokus på att tillföra gröna och blå strukturer har positiva konsekvenser och ger förutsättningar för att både stärka och skapa nya ekosystemtjänster. Planen innebär dock även att befintliga tjänster försvinner såsom matproduktion eftersom nya utbyggnadsområden ligger på jordbruksmark. För att de positiva konsekvenserna ska uppstå är det därför av mycket stor vikt att planen och att de riktlinjer som beskrivs för den kommande planeringen genomförs. Det ställer krav på samverkan och avtal med privata markägare samt investeringar av mark för att skydda och utveckla natur- och rekreationsområden i strategiska lägen.

7.6.1 Planens påverkan på naturmiljö och vatten

7.6.1.1 Förutsättningar för en funktionell grön och blå infrastruktur

Genom nätverk av ny, utökad och bevarad natur, våtmarker samt tvåstegsdiken och gröna stråk ger planens grönbå strukturer förutsättningar för en funktionell grön infrastruktur och ett robust landskap. Detta möjliggör livskraftiga populationer av växter och djur, stabilare ekosystem genom bland annat nya och sammankopplade spridningskorridorer samt produktion av flertalet ekosystemtjänster såsom biologisk mångfald, livsmiljöer, påverkan på lokalklimat, koldioxidinbindning, näringsreglering, rening och reglering av vatten samt kulturella värden som rekreation och hälsa. De grönbå strukturer har således positiv påverkan på möjligheterna att uppfylla såväl klimatrelaterade mål som hälsomål. I kustzonen pekas gröna kilar med höga natur- och kulturvärden ut där ingen ny bebyggelse eller exploatering ska ske, vilket är positivt för att skapa sammanhängande gröna stråk.

Med föreslagen ny park och natur ges möjlighet att bibehålla andelen grönstruktur per person trots en ökande befolkning, vilket är positivt för att motverka ökat tryck på befintliga grönområden vilket skulle ge negativ påverkan på dess ekologiska värden. För att undvika negativa konsekvenser är det dock avgörande att grönstrukturen utvecklas i samma takt som bebyggelsen.

Föreslaget vägereservat mellan Björka och Allerumsvägen genom Duvestubbeområdet kan

innebära en ny barriär och bullerstörning i ett relativt ostört småskaligt odlingslandskap vilket motverkar en funktionell grön infrastruktur. I närområdet ligger biologiska värdekärnor och naturreservat - Småryd, Väla skog och Duvestubbe. Den nyligen anlagda Ödåkra sjö och klimatskogen förstärker dessa värden. Ytterligare naturvårdande åtgärder längs Ödåkrabäcken är planerade. Området håller på att utvecklas till ett värdefullt rekreationsområde som är nåbart både från Mariastaden och Ödåkra. Det finns stor risk att en väg här kan medföra negativa konsekvenser på värdena. Ytterligare alternativa dragningar finns och de samlade konsekvenserna för Ödåkra bedöms i ett senare skede. En ny vägdragning genomförs endast om mobilitetsåtgärder och åtgärder i befintlig infrastruktur inte får tillräcklig effekt.

Likaså kan föreslagen ny spårväg genom föreslagen ny natur vid Laröd innebära en barriär och bullerstörning och därmed motverka en funktionell grönstruktur. Alternativa spårvägsdragningar har dock studerats i Spårvägsutredningen (2013) varvid föreslagen lokalisering har bedömts medföra minst påverkan på naturvärdena i kommunen som helhet.

I planen föreslås områden för sammanhängande bostadsbebyggelse inom strandskyddsområde i Hasslarp (Sockerbruket) och Vallåkra (Sydvästra Vallåkra). Tillgängligheten för allmänheten är i dagsläget begränsad. I båda fallen föreslås gröna stråk mellan bebyggelse och vattendrag, vilket är positivt då det ger goda förutsättningar för förbättrade villkor för såväl allmänhetens tillgänglighet som för djur och växters livsvillkor.

Utbyggnadsområden för sammanhängande bostadsbebyggelse föreslås även i anslutning till mindre vattendrag som idag inte omfattas av strandskydd i Ödåkra (Nordvästra Ödåkra), Mörarp (Sydöstra Mörarp) samt verksamhetsområde Ekeberga. Även här planeras gröna stråk mellan bebyggelse och vattendrag respektive buffertzoner kring vattendrag genom verksamhetsområde.

Sammantaget bedöms planen, beroende på utformningen av de gröna stråken, inte innebära negativ påverkan på strandskyddet.

7.6.1.2 Ny markanvändning på jordbruksmark

I stort sett alla nya områden för sammanhängande bostadsbebyggelse och nya verksamhetsområden ligger på jordbruksmark vilket innebär att en mycket viktig försörjande ekosystemtjänst byggs bort och påverkan är irreversibel. Marken är högt klassad jordbruksmark, klass 8–10, och oavsett var

man exploaterar ger det påverkan på högklassig jordbruksmark. Påverkan på livsmedelsproduktionen genom byggande på åkermark utgör en av de mest påtagliga negativa konsekvenserna för genomförandet av översiktsplanen. Utöver livsmedelsproduktion innehåller även jordbruksmarken viktiga strukturer såsom diken, åkerholmar och dräneringsdammar som ger förutsättningar för flertalet ekosystemtjänster i landskapet. Dessa strukturer kan dock kompenseras och till viss del bevaras eller stärkas beroende på typ av exploatering och utformning. Även delar av föreslagen ny grönstruktur ligger på befintlig jordbruksmark vilket innebär att även om den försörjande ekosystemtjänsten försvinner så kan flertalet nya skapas. Avvägning mellan jordbruksmark och grönstruktur har således gjorts i planen till fördel för biologisk mångfald som är kritisk ur både ett globalt och lokalt perspektiv. Gröna stråk i jordbrukslandskapet kan även ge produktionsfördelar för befintlig jordbruksmark genom bland annat läeffekt, pollination och skadedjurspredation samt utgör biotoper för bland annat vilt, vilket i viss mån kan ses som kompensationsåtgärder för minskad areal. Lansspråktagande av jordbruksmark för nya områden för sammanhängande bostadsbebyggelse och verksamheter bedöms kunna ha en betydande miljöpåverkan och hanteras därför separat i kommande avsnitt.

I takt med urbaniseringen och den ökade konkurrensen om markanvändningen i allmänhet fortsätter jordbruksmarken att minska i Sverige. Detta är också fallet i Helsingborg, som i dagsläget utgörs av 65 procent högkvalitativ åkermark. Åkermarken har typiskt sett ett lågt ekonomiskt värde i jämförelse med många andra ändamål för vilka mark exploateras, så som verksamheter och bostäder. Jordbruksmark och åkermark är dock fortsatt viktig för livsmedelsförsörjningen och har ett värde som strategisk resurs. Utöver detta finns också ett kulturellt värde. Värdet av jordbruksmark och åkermark förändras även i takt med klimatförändringarna, eftersom jordbruk och odling ges nya förutsättningar i ett varmare klimat. Kopplat till klimat finns även värde av åkermarker som koldioxidsänka.

7.6.1.3 Utformningen av grönblå strukturerna

Utformningen av de grönblå strukturerna är avgörande för vilka konsekvenser de ger. Det gäller oavsett om det är områden för sammanhängande bostadsbebyggelse, verksamheter eller grönstruktur. Beroende på hur nya utbyggnadsområden utformas med ytor för dagvattenhantering och grönstruktur kan nya ekosystemtjänster skapas, till och med fler än vad befintlig jordbruksmark ger. Planens rekommendationer om behoven av såväl gröna och blå struktur för varje nytt område skapar goda förutsättningar för att intentionerna i översiktsplanen

kan följas i den kommande planeringen. De grönblå strukturerna skapar också förutsättningar för att hantera ett förändrat klimat, se avsnitt 7.4. Klimatpåverkan och klimatförändringar. Planen förespråkar dock samtidigt yteffektiv markanvändning med tätare bebyggelse och förtätning för att minimera lansspråktagande av jordbruksmark. Det finns en risk för konflikt mellan tätare bebyggelse och förtätning och grönblå strukturer eftersom tätare bebyggelse kan medföra sämre förutsättningar för tillräckliga ytor för grönblå strukturer. Det finns även risk för förtätning på mark som innehåller eller skulle kunna innehålla biologiska värden eller möjligheter för infiltrering av dagvatten, trots riktlinjer i planen. Även för verksamhetsområdena finns riktlinjer för utformning för gröna strukturer inom områdena samt strategier för respektive område avseende hantering av dagvatten. För att verksamhetsområdena ska kunna ge en positiv påverkan på naturmiljön krävs att dessa riktlinjer följs i efterföljande planering.

7.6.1.4 Grönblå strukturer viktiga för kulturella ekosystemtjänster

Föreslagna stråk med grönblå strukturer ökar tillgängligheten i den annars till liten del allemansrättsligt tillgänglig mark som jordbruksmarken utgör. Grönstrukturen inom områden för sammanhängande bostadsbebyggelse är av stor vikt för kulturella ekosystemtjänster såsom lek, rekreation och lärande och ger goda möjligheter till mötesplatser. Även på landsbygden innebär den utvecklade grönstrukturen förutsättningar för flertalet kulturella ekosystemtjänster såsom möjligheter till möten, promenader, aktiviteter och avkoppling i gröna omgivningar. I verksamhetsområdena är gröna strukturer en viktig del i att minska barriäreffekten mellan stad och omgivande landskap.

Helsingborgs kust är av stort värde för både ekologiska värden och rekreation. Det finns risk att en ökande befolkning kan generera konflikter mellan naturkust och rekreativ kust genom ökat slitage vilket kan ha en negativ påverkan på kustmiljöns naturmiljövärden. Klimatförändringar med havsnivåhöjningar som hanteras genom hårda strukturer för att skydda bebyggelse längs kusten kan medföra erosionsrisker vilket även det kan ge en negativ påverkan.

7.6.1.5 Vatten och påverkan på infiltrationskänslig mark

Nya planområden på infiltrationsbenägen mark medför hårdgjorda ytor vilket ökar behovet av dagvattenlösningar. Det gäller såväl nya områden för sammanhängande bostadsbebyggelse som verksamhetsområden, men framförallt de senare då de oftast innehåller en mycket stor andel

hårdgjord yta. Hårdgjord yta tillsammans med ökande nederbördsmängder ökar risken för utsläpp till vattendrag och grundvatten. De mest påtagliga negativa konsekvenserna av planen är att ett antal utbyggnadsområden föreslås på infiltrationskänslig mark. Detta tillsammans med risker för påverkan på miljökvalitetsnormer för vatten medför att planens konsekvenser på vattenfrågorna bedöms kunna få en betydande miljöpåverkan, se nedan i avsnitt 7.6.3.

7.6.1.6. Riksintresse för naturvård

Planförslaget innebär utvidgning av tätorterna Domsten, Hittar/Laröd samt Vallåkra inom riksintresse för naturvård (3 kap 6§ MB).

Pålsjö-Domsten N44

Översiktsplanen föreslår nya naturreservat och ny natur inom riksintresset vilket ytterligare stärker skyddet och utvecklar områdets värden kopplade till riksintresset.

Områden för ny bebyggelse i Domstens östra del föreslås strax utanför riksintresseområdet. Detta utgör en naturlig utvidgning av befintlig bebyggelse och bedöms inte innebära negativ påverkan på riksintressets värden. Ny grönstruktur föreslås i översiktsplanen mellan tillkommande bebyggelse och områden som är utpekade som värdefull ängs- och betesmark samt omfattas av naturreservat.

Område för ny bebyggelse i Laröds södra del föreslås i yttre delen av riksintresseområdet. Detta bedöms inte innebära negativ påverkan på riksintressets värden då området ligger mellan befintlig bebyggelse och är omgärdat av gator samt redan ianspråktaget för bl a parkering.

Råån med omgivning N45

Översiktsplanen föreslår nya naturreservat och ny natur inom riksintresset vilket ytterligare stärker skyddet och utvecklar områdets värden kopplade till riksintresset.

Områden för ny bebyggelse i Vallåkras centrala och södra delar föreslås inom yttre delen av riksintresseområdet. Det centrala området är redan ianspråktaget och hårdgjort för parkering och har karaktären av förtätning inom befintlig bebyggelse varför det inte bedöms innebära negativ påverkan på riksintressets värden. I de södra delarna föreslås större utbyggnad på mark som idag är jordbruksmark. Dessa delar omfattas inte av de mest värdefulla områdena inom riksintresset som utgörs av ängs- och betesmarker, naturreservat, Natura 2000-områden och omfattas av landskapsbildskydd, varför föreslagen utbyggnad inte bedöms innebära påtaglig skada på riksintresset.

7.6.2 Måluppfyllelse och koppling till globala mål

Översiktsplanens mål är att utveckla och skydda natur- och vattenområden, skapa gröna stråk och samband samt utveckla parker och tätortsnära natur. Åtgärder som föreslås i planen är områden för ny natur i strategiska lägen och skydd av befintlig natur. Målsättningen är att förstärka de biologiska och rekreativa värdena och höja produktionen av ekosystemtjänster i landskapet. För vatten är planens målsättning att säkerställa yt- och grundvatten samt att utveckla vattendrag och våtmarker.

Planen har en positiv påverkan på naturmiljö och vatten genom tillförandet av ny grönstruktur och nya våtmarksområden samt utpekandet av befintliga områden. Planen bedöms dock medföra en negativ påverkan på jordbruksmark samt risk för påverkan på infiltrationskänslig mark. Negativ påverkan kan minimeras genom att man i kommande planering följer de riktlinjer som beskrivs i planen. Generellt bedöms planförslaget ge goda förutsättningar för att nå måluppfyllelse avseende de utvecklingsstrategier som är kopplade till gröna och blå struktur.

Hur och om planens föreslagna grönblå strukturer är genomförbara är osäkert eftersom det idag inte finns något marknadsekonomiskt incitament för anläggande av ny natur så som det gör för utbyggnad av bostäder och verksamhetsområden. Samtidigt har ÖP2021 som utgångspunkt att utveckling av blå och gröna värden krävs för att säkerställa Helsingborgs tillväxt. Det finns således en svårighet mellan vikten av genomförandet och hur det ska genomföras. Osäkerheterna i hur planen ska genomföras är avgörande för planens måluppfyllelse.

Kopplingen till de globala hållbarhetsmålen beskrivs i översiktsplanens utvecklingsstrategi och det är framförallt Mål 3: hälsa och välbefinnande, Mål 6: rent vatten och sanitet, Mål 11: hållbara städer och samhällen, Mål 13: bekämpa klimatförändringarna samt Mål 15: ekosystem och biologisk mångfald som har en direkt koppling till naturmiljö och vatten. Planens intentioner kan bidra till att uppfylla de globala målen genom de åtgärder som föreslagits.

7.6.3 Konsekvenser som innebär betydande miljöpåverkan

7.6.3.1 Vatten - kvalitet, tillgång, nederbörd

Det är av stor vikt att skydda kommunens vattenresurser både i närtid och på sikt. Inströmningen till Helsingborgs grundvatten sker till stor del inom kommunens gränser och merparten av ytvattnet

i sjöar och vattendrag kommer från grundvattnet. Helsingborgs vattendrag försörjs nästan enbart med vatten från nederbörd som faller inom kommunen och det är därför mycket viktigt att skydda områden känsliga för infiltration. Vid målåret 2050 är sannolikt odlingssäsongen längre vilket innebär ett ökat behov av vatten. Samtidigt kommer klimatförändringar troligen att resultera i en osäkerhet kring vattenresurser på grund av ett varmare klimat vilket medför en lägre grundvattenbildning och lägre flöden i vattendrag under sommartid och högre under vintertid.

I kustmiljön ökas halten av de miljögifter som släpps ut från land i sedimenten, Med de ökade regnmängderna som förväntas under de kommande årtionena kommer tillförseln av föroreningar och näringsämnen från land att öka. Ett aktivt arbete kring att öka infiltrationen av ytvattnet är därför viktigt för att nå målen för havsmiljön, då Helsingborgs kustvatten är starkt påverkat av det vatten som mynnar där.

I översiktsplanen har vi en uttalad strategi om att skydda och bevara infiltrationsbenägna områden för att främja eller inte försämra infiltration av grundvatten. Men vi bedömer att det kan motverkas av att vi föreslår verksamhetsområden och områden för sammanhängande bostadsbebyggelse på infiltrationskänslig mark. Exploatering framförallt i och kring Ödåkra, Tostarp och Ekeberga riskerar att på olika sätt påverka infiltrationskänslig mark på ett negativt sätt. I de fall som vi planlägger för byggnation på infiltrationskänslig mark krävs det riskbedömning och särskilda åtgärder för att rena dagvatten och säkerställa infiltration. Vi hanterar vattenfrågorna utförligt i planen och för utbyggnadsområdena finns det tydliga områdesspecifika riktlinjer kring hantering av dagvatten oavsett om områdena ligger på infiltrationskänslig mark eller inte. Det är viktigt att vi utreder infiltration av grundvatten vidare och hanterar det i utbyggnadsskedet samt att vi följer riktlinjerna för den kommande planeringen för att grundvattnet inte ska påverkas negativt.

Miljökvalitetsnormer för vatten ska enligt planen följas och kommunen ska uppnå god ekologisk och kemisk status i vattendrag, kustvatten och grundvatten och följa miljökvalitetsnormer för vatten i alla vattendrag. Likaså ska vi uppfylla miljökvalitetsnormen för havet enligt planen för att säkra att god status kan uppnås. Trots områdesspecifika riktlinjer kan det finnas risk för påverkan på miljökvalitetsnormer för vatten och havsmiljö vid utbyggnadsområden- för både bostäder och verksamheter. Fler och stora hårdgjorda ytor, ökade transporter (framför allt i nya verksamhetsområden) och stora nederbördsmängder som ökar trycket på dagvattenhantering ökar risken för utsläpp till yt- och grundvatten. Beroende på hur dagvattenlösningar

utformas i de nya utbyggnadsområdena kan positiva effekter genereras genom exempelvis rening och andra värden kopplade till blågröna strukturer. Uppmärksammas bör dock att påverkan på grundvatten kan påverka naturmiljö utanför föreslagna utbyggnadsområden både avseende utsläpp men även grundvattensänkningar.

Genom att ytor för nya våtmarker föreslås i planen och att planen uttrycker att befintliga våtmarker ska bevaras och skyddas ges positiva förutsättningar för att säkerställa vattenkvalitet och tillgång.

Föreslagna exploateringsplaner kan även utgöra en risk för påverkan på källflöden. Generellt måste byggnation nära små vattendrag längst upp i avrinningsområdet ske med hänsyn. Detta behöver hanteras i kommande planering.

För havsmiljön medför planen att exploatering ska undvikas i vegetationsklädda havsbottnar och djupa bottnar >20 meter vilket troligen kommer att bidra till att miljökvalitetsnormerna för vegetationsklädda bottnar och bottenfauna kan uppnås eller inte försämrats. Historiskt sett har stora arealer av vegetationsklädda bottnar tagits i anspråk längs Sveriges kuster och Öresund. Vegetationsklädda bottnar har även en erosionsdämpande effekt på kustlinjen, vilket kommer att ha en viktig funktion i kommande kustskydd. Då dessa miljöer är svåra att återskapa när de har försvunnit, och i vissa fall inte går att ersätta, påverkar eventuell exploatering i området inte bara miljökvalitetsnormerna i Helsingborgs havsområde utan även i omkringliggande hav.

7.6.3.2 Medskick till kommande planering

För att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan föreslås följande åtgärder:

- Vid byggnation på infiltrationskänslig mark krävs riskbedömning och särskilda åtgärder för rening av dagvatten och att säkerställa infiltration.
- Minimera hårdgjorda ytor vid exploatering av områden för sammanhängande bostadsbebyggelse eller verksamheter.
- Redovisa hur dagvatten hanteras i samband med exploatering av områden för sammanhängande bostadsbebyggelse eller verksamheter, särskilt i områden som kan påverka vatten som omfattas av miljökvalitetsnormer.
- Ta särskild hänsyn vid exploatering nära vattendrag längst upp i avrinningsområdet.
- Kustnära bottnar har mycket höga naturvärden som ska beaktas vid prövning av exploateringsföretag.

7.6.3.3 Hushållning med mark - ianspråkstagande av jordbruksmark för nya områden för sammanhängande bostadsbebyggelse och verksamheter

Påverkan på livsmedelsproduktionen är en av de mest påtagliga negativa konsekvenserna för genomförandet av översiktsplanen. Jordbruk och livsmedelsproduktion är stora och viktiga delar av kommunens näringsliv och identitet och jordbruksmarken är en nationell resurs som särskilt pekas ut i 3 kap. 4 § i miljöbalken, och som endast får tas i anspråk för att tillgodose väsentliga samhällsintressen.

I Helsingborg har sedan 2013 knappt 150 ha jordbruksmark tagits i anspråk. Drygt 30% av denna ligger i stationsnära läge (inom 1000 m från en tågstation), jämfört med Skåne i sin helhet där siffran är 5%. Fram till 2050 tas enligt planen ca 243 ha ny jordbruksmark i anspråk för ny sammanhängande bostadsbebyggelse, ca 14 ha för ny mångfunktionell bebyggelse och fram till 2035 ca 260 ha för verksamheter.

Översiktsplanen har gjort ett tydligt ställningstagande kring att bostäder utgör ett väsentligt samhällsintresse (enligt plan- och bygglagen) och att det väger tyngre än jordbruksmarken i kollektivtrafiknära orter. I lägen med attraktiv kollektivtrafik är förutsättningarna att bygga tätare och på så sätt effektivare utnyttja den mark som tas i anspråk större.

Samtidigt ska jordbruksmarkens värden i övrigt vara prioriterade enligt planen och omlandet kring centralorten och tätorten ska fortsätta vara landsbygd. Även om föreslagna områden för sammanhängande bostadsbebyggelse ligger i anslutning till kollektivtrafiknära orter och bygger vidare på befintliga strukturer finns det risk att områden på sikt ytterligare utökas på högklassig jordbruksmark. På sikt riskerar man därmed gradvis bygga bort den för kommunen och globalt viktiga livsmedelsproduktionen.

När jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse uppstår negativa konsekvenser för jordbruket på flera sätt. Dels i form av krav på skyddsavstånd till bostadsbebyggelse och dels för att åkrarnas areal blir mindre och i många fall svårare att odla rationellt. Den senare aspekten beror dock till stor del på vilken gröda som odlas på marken. Den lokala påverkan är alltså delvis beroende av vilka grödor som påverkas. I framtagandet av planen så har möjligheten till rationell odling på jordbruksmark intill föreslagen bostadsbebyggelse varit en faktor som tagits hänsyn till.

Förslaget om att nyskapa natur och våtmarker innebär även det ianspråkstagande av jordbruksmark men innebär en viss återställning och restaurering av

landskapet och de naturmiljöer som försvunnit genom uppodling och exploatering. Ianspråkstagande av jordbruksmark för dessa strukturer är också möjligt att återställa till jordbruksmark jämfört med exploatering av bebyggelse.

Till skillnad från bostadsförsörjning brukar arbetstillfällen/verksamhetsområden inte räknas som ett väsentligt samhällsintresse som kan vägas gentemot det nationella intresset av jordbruksmark. Några större verksamhetsområden föreslås på jordbruksmark, vilket lokalt kommer att innebära negativa konsekvenser för jordbruket. Merparten av dessa områden planeras för transportintensiva verksamheter där Helsingborgs geografiska placering inklusive hamn och koppling till motorvägar är avgörande för lokaliseringen. Det är därför relevant att se konsekvenserna ur ett större perspektiv, mellankommunalt, regionalt och även nationellt. Ur ett sådant perspektiv kan en lokalisering här vara att föredra totalt sett genom ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen och närheten till närliggande hamnar, även om det lokalt får negativa konsekvenser. Dock pekas större ytor ut än vad som finns behov av, vilket gör konsekvenserna riskerar bli större än vad som är motiverat. Positivt är dock att en tydlig prioriteringsordning finns för utbyggnad av verksamhetsområden.

7.6.3.4 Medskick till kommande planering

För att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan föreslås följande åtgärder:

- När jordbruksmark tas i anspråk ska det göras på ett sådant sätt att ökad fragmentering undviks. Där det är möjligt prioriteras förtätning och omvandling i redan ianspråktagna områden framför ianspråkstagande av nya områden.
- Vid planläggning av områden på jordbruksmark eftersträvas ett effektivt markutnyttjande för att minimera ianspråktagandet av jordbruksmark. Areal jordbruksmark som tas i anspråk redovisas i samband med detaljplaneläggning och de betydande värden som motiverar utbyggnaden redovisas.
- Vid utbyggnad på jordbruksmark ska om möjligt anpassningar ske till strukturer sammankopplade med jordbrukslandskapet, såsom åkerholmar, diken, alléer etc, och annars kompenseras på annat sätt.
- Vid efterföljande prioriteringar av utbyggnadsområden ska hänsynstagande till jordbruksmarkens värden vara en viktig aspekt.
- Översiktsplanens riktlinjer för bebyggelse ska följas upp och tillämpas vid bygglov/ förhandsbesked på landsbygden.

7.7 Landskapsvärden

I detta avsnitt beskrivs planförslagets påverkan på det upplevda landskapet, framförallt utifrån landskapsbild och kulturmiljö. Helsingborgs kultur- och naturmiljöer är viktiga resurser för kommunen och områdena är populära som utflyktsmål och en tillgång för friluftslivet. Det är framförallt de i planen föreslagna nya områdena för ny sammanhängande bostadsbebyggelse och verksamheter som kan komma att påverka dessa landskapsvärden negativt, i synnerhet verksamheterna kan innebära en negativ påverkan. Samtidigt tillför de i planen föreslagna gröna och blå strukturerna nya värden till landskapet.

7.7.1 Planens påverkan på landskapsvärden

7.7.1.1 Nya strukturer skapar nya värden och bygger bort andra

Landskapsbilderna är i ständig förändring. Idag präglas Helsingborgslandskapet av år med uppodling, utdikning och fragmentering av landskapet vilket innebär att en naturtyp försvunnit och en annan landskapsbild vuxit fram. Genom planens ambition om att återskapa natur såsom våtmarker, plantera skog och anlägga parker, ängar och betesmarker rekonstrueras viktiga värden i landskapet, både biologiska men även kulturella. Nya strukturer, framför allt grönbå strukturer, ger därmed möjlighet att utveckla och bibehålla landskapsvärden och tillgängliggöra landskapet vilket kan ha en positiv påverkan även på kulturmiljön.

Planerade områden med sammanhängande bostadsbebyggelse i kommunens tätorter bedöms också kunna ha positiva effekter på kulturmiljön då de ger förutsättningar för utveckling och levandehållande av orterna både socialt och kulturellt. Det är positivt att Hjortshög med högt bebyggelsetryck för både bostäder och verksamheter ska utredas ytterligare, utifrån påverkan från Tostarps verksamhetsområde samt att det gränsar till området Kropp-Rosendal som har kulturvärden av riksintresse, innan lämplig utvecklig föreslås.

Nya utbyggnadsområden generellt riskerar att medföra att viktiga siktlinjer byggs bort. Även om exploatering av ett enskilt område inte ger en större påverkan kan utbyggnad av alla föreslagna områden innebära att omistliga värden kopplade till landskapsbilderna försvinner såsom siktlinjer och jordbrukslandskapet som kulturlandskap. Exempelvis innebär nya verksamhetsområden att siktlinjer och samband i landskapet riskerar påverkas. Dock

lyfter planen särskilt fram att detta är frågor som är viktiga att beakta i fortsatt planering. I samband med verksamhetsområdena planeras även för nya grönstråk och gång- och cykelkopplingar, vilket kan innebära positiv påverkan på tillgängligheten i landskapet.

7.7.1.2 Utformning av sammanhängande bostadsbebyggelse och verksamheter

Oavsett om det gäller föreslagna områden för sammanhängande bostadsbebyggelse eller verksamheter avgörs påverkan på landskapsvärdena av hur områdena utformas. Föreslagna områden för sammanhängande bostadsbebyggelse bygger vidare på och kompletterar orternas befintliga strukturer vilket bedöms ha en mer positiv påverkan på landskapsvärdena än spridd bebyggelse. Planen föreskriver att varje plats unika förutsättningar ska utgöra utgångspunkt och att nya tillägg ska ha ett eget uttryck och bidra till att stärka platsens karaktär. Planen föreskriver även att områdesbestämmelser för byar eller bebyggelsemiljöer med särskilda kulturmiljövärden ska upprättas för att bibehålla värdena. Om riktlinjerna följs vid kommande planering kan det ge en positiv påverkan på kulturmiljövärdena. Planen föreskriver att mellanrummen mellan tätorterna ska värnas och detta följs till stor del. Dock innebär föreslagna verksamhetsområden att Ödåkra integreras med centralorten, att Bårslöv till viss del byggs ihop med centralorten genom nytt verksamhetsområde mellan Bårslöv och E6an samt att avståndet mellan centralorten och Påarp respektive Hjortshög minskar.

Kommunen omfattas av ett övergripande natur- och kulturprogram, vilket bör ligga till grund för kommande planering för att bibehålla och utveckla en attraktiv landsbygd.

7.7.1.3 Föreslagna verksamhetsområden som barriär

Föreslagna verksamhetsområdena ligger inte inom några särskilt utpekade områden med höga natur- eller kulturmiljövärden men riskerar ändå innebära en negativ påverkan på kommunens landskapsvärden samt kan till viss del komma att innebära negativ påverkan på intilliggande värden. Värden kopplade till riksintressen beskrivs under avsnitt 7.8.1.4 och 7.8.1.5.

Lokaliseringarna kan ses som strategiskt mest fördelaktigt eftersom lägena är transporteffektiva och i flera fall ligger i anslutning till befintliga verksamhetsområden. Lokalisering på annan plats skulle kunna medföra större konsekvenser på landskapsvärden än de nu föreslagna. Den visuella påverkan från nu föreslagna områden är dock påtaglig. Verksamhetsområdena påverkar mötet

mellan centralort och landsbygd, och riskerar förstärka barriären mellan dessa genom de stora verksamhetsområdena i Tostarp och Ekeberga och det mindre i Görarp öster om E6an. De större verksamhetsområdena innesluter dessutom centralorten på ett sätt som kan göra det svårare att uppfylla planens strategier kring att behålla handlingsfrihet för att kunna bygga ut centralorten och tätorterna på längre sikt. Även verksamhetsområdet vid kommungränsen mot Bjuv kan skapa barriärer i landskapet. I vilken grad mötet mellan staden och landsbygden påverkas negativt av föreslagna verksamhetsområden kan delvis påverkas av dess utformning, vilket sker i kommande planering. Exempelvis behöver skalan och utformningen av verksamhetsområdena analyseras i förhållande till befintliga landskapskaraktärer i kommande planeringsskeden, vilket särskilt lyfts i planen.

7.7.1.4 Riksintresse för högexploaterad kust

Hela Skånes kust är utpekad som riksintresse för högexploaterad kust (4 kap 4§ MB) med anledning av sina samlade natur- och kulturvärden.

Planförslaget innebär exploatering inom riksintresseområdet genom utvidgningar av Domsten, Hittarp/Laröd och Rydebäck. Detta bedöms vara en naturlig utveckling av tätorterna och bör inte innebära negativ påverkan på riksintressets värden.

I planen läggs stor vikt vid att bevara tillgängligheten för allmänheten till kustzonens strandområden.

Ny grönstruktur i form av nya naturområden och sammanlänkande stråk tillskapas i anslutning till Domsten, Hittarp/Laröd och Rydebäck vilket ökar tillgängligheten till kusten och tillskapar värden positiva för kustlandskapets natur- och kulturmiljöer. Nya gång- och cykelvägar tillskapas som ytterligare ökar tillgängligheten till kusten och knyter ihop viktiga målpunkter i kustzonen. I kustzonen pekas gröna kilar med höga natur- och kulturvärden ut där ingen ny bebyggelse eller exploatering ska ske, vilket är positivt för att bibehålla och stärka riksintressets värden.

För bebyggelse utanför tätorterna bevaras de obebyggda delarna av kustzonen med hänsyn till dess natur- och kulturvärden. För att påtaglig skada inte ska ske på riksintressets värden är det av stor vikt att hänsyn till detta tas i efterföljande planering och bygglovsgivning.

Eventuella framtida skydd för havsnivåhöjningar kan komma att utgöra barriärer, men vilka konsekvenser det kan innebära är oklart då detta hanteras i ett senare skede.

7.7.1.5 Riksintresse för kulturmiljö

Planförslaget innebär utvidgning av tätorterna Domsten och Vallåkra inom riksintresse för kulturmiljövård (3 kap 6§ MB). Nya verksamhetsområden föreslås även i närheten av område av riksintresse för kulturmiljövården.

Rosendal-Kropp M8

Nya verksamhetsområden samt utvidgning av befintligt verksamhetsområde kan innebära en negativ påverkan på riksintressets värden då de delvis är visuellt kopplade till riksintresseområdet. Det är därför av stor vikt att vi noga studerar byggnaders placering i landskapet, planområdets avgränsning, byggnaders utformning, siktlinjer, fasadutformning och skyddande planteringar med hänsyn till riksintressets värden för att undvika eller minimera påverkan. Detta lyfter vi fram i planen.

Kulla Gunnarstorp-Allerum M7

Områden för ny bebyggelse i Domstens östra kant föreslås inom riksintresseområdet. Om utbyggnaden sker med utgångspunkt från Domstens befintliga karaktär bedömer vi att detta inte innebär en negativ påverkan på riksintressets värden då det är en naturlig komplettering av befintlig bebyggelse i en del av orten som inte omfattas av de värden som pekas ut i värdebeskrivningen.

Det är viktigt att förtätning inom befintlig bebyggelse i Domsten sker på sätt som är förenligt med riksintressets värden, vilket vi poängterar i planförslaget. Detta gäller även för eventuella enstaka bebyggelsekompletteringar på landsbygden.

Värdefulla miljöer säkras med områdesbestämmelser och planskydd vilket är positivt för riksintressets värden.

Rååns dalgång, dalgången M10

I Vallåkra finns det områden för ny sammanhängande bostadsbebyggelse och mångfunktionell bebyggelse inom riksintresse för kulturmiljö (ID: 364, 365, 386, 388). Även mindre förtätningar eller utbyggnader inom befintlig sammanhängande bostadsbebyggelse och mångfunktionell bebyggelse i Vallåkra kan komma att påverka riksintresset. Därför är det viktigt att man vid dessa utbyggnader utgår ifrån följande; ortsspecifika ställningstaganden, ställningstaganden för riksintresset i detta kapitel samt riksintressets värdebeskrivning. Nya tillägg ska utformas med en noggrann avvägning av placering, avgränsning och utformning.

Även natur- och kulturmiljöprogrammet och

Bevarandeprogrammet är viktiga styrdokument och underlag för kommande detaljplaner. Om vi gör detta undviker vi att påverka riksintresset negativt och vi kan stärka de utpekade värdena.

I samband med enstaka bebyggelsekompletteringar på landsbygden är det viktigt att det sker på sätt som är förenligt med riksintressets värden, vilket säkras genom att områdesbestämmelser införs för prioriterade bebyggelsemiljöer.

7.7.2 Måluppfyllelse och koppling till globala mål

Översiktsplanen föreskriver att all planering och förändring ska grunda sig i en helhetssyn på bebyggelse och kulturlandskap för att leda till att kulturarvet tas till vara i samhällsutvecklingen. Planen gör ett tydligt ställningstagande kring att allmänhetens behov av bostäder är ett väsentligt samhällsintresse som väger tyngre än jordbruksmarken och ambitionen är att växa mest i de orter som har tågstationer och stark kollektivtrafik. Detta för att i övrigt inte ianspråkta jordbruksmark och natur.

Föreslagna strukturer i planen, framför allt grönblå strukturer och ny sammanhängande bostadsbebyggelse, ger möjlighet att utveckla och bibehålla landskapsvärden och tillgängliggöra landskapet samt att utveckla kulturmiljön i orterna. Nya utbyggnadsområden kan dock skapa barriärer och motverka mål kring att värna landskapliga mellanrum. Helhetssynen kan även motverkas genom den samlade, kumulativa effekten av alla utbyggnadsområden tillsammans. Flertalet nya och stora områden, framför allt verksamhetsområden, kan ge en negativ påverkan på kulturmiljö- och landskapsvärden eftersom den totala påverkan blir större än de enskilda områdenas påverkan. Följs de riktlinjer som tas upp i planen avseende bland annat områdesbestämmelser, siktlinjer och vyer i landskapet samt att identifierade landskapskaraktärer ska vara en utgångspunkt vid prövning av projekt finns förutsättningar för måluppfyllelse.

Kopplingen till de globala hållbarhetsmålen beskrivs i översiktsplanens utvecklingsstrategi och det är framförallt Mål 3: hälsa och välbefinnande och Mål 11: hållbara städer och samhällen som har koppling till landskapsvärden. Planens intentioner kan bidra till måluppfyllelse.

7.7.3 Konsekvenser som innebär betydande miljöpåverkan

7.7.3.1 Kulturmiljö – påverkan på landskapsbild och bebyggd miljö

Översiktsplanen föreskriver att all planering och förändring ska grunda sig i en helhetssyn på bebyggelse och kulturlandskap som leder till att kulturarvet tas till vara i samhällsutvecklingen. De områden som föreslås i planen bedöms kunna ge en betyd

ande miljöpåverkan beroende på hur planen genomförs. Föreslagna riktlinjer för upprättande av områdesbestämmelser för byar eller bebyggelsemiljöer med särskilda kulturmiljövärden, att man ska utgå från varje plats unika förutsättningar samt att föreslagna områden för ny sammanhängande bostadsbebyggelse bygger vidare på och kompletterar orternas befintliga strukturer ger förutsättningar för att kulturarvet tas tillvara. Om riktlinjerna inte följs kan de föreslagna områdena för sammanhängande bostadsbebyggelse och verksamheter få en betydande negativ miljöpåverkan. Utbyggnadsplanerna för områden med sammanhängande bostadsbebyggelse i kommunens tätorter bedöms kunna ha positiva effekter då de ger förutsättningar för utveckling och levandehållande av orterna både socialt och kulturellt.

Utveckling av områden med sammanhängande bostadsbebyggelse och nya grönblå strukturer bedöms även kunna utveckla kulturmiljö- och landskapsvärden genom att landskapet tillgängliggörs och att orterna ges nya kulturmiljövärden, vilket även ger förutsättningar för en levande landsbygd.

Nya verksamhetsområden bedöms kunna få betydande påverkan på kulturmiljön även om områdena inte ligger inom några särskilt utpekade värdefulla miljöer såsom riksintresse för natur- eller kulturmiljövärden. Verksamhetsområdena är storskaliga till ytan och kommer att få en stor visuell påverkan på landskapet. Dock finns riktlinjer kring hur kulturmiljövärdena ska tillvaratas.

Generella riktlinjer i planen säger att siktlinjer och vyer i landskapet bör bevaras och identifierade landskapskaraktärer ska vara en utgångspunkt vid prövning av projekt. Hur områdena utformas i senare planeringsskede avgör därmed på vilket sätt områdena påverkar kulturmiljön och framför allt landskapsbild. Exempelvis finns det risk för att omistliga landskapsbilder och siktlinjer byggs bort. Planen har en tydlig strategi att värna mellanrummen mellan orterna för att bibehålla kulturvärdena. Planen följer till största

del strategin med undantag för att Ödåkra troligen integreras med centralorten (på sikt) och att Bårslöv till viss del byggs samman med centralorten genom det nya verksamhetsområdet mellan orten och E6an.

De stora nya verksamhetsområdena öster om E6an och utvidgningen av befintligt verksamhetsområde bedöms kunna ge en förstärkt barriär mellan centralort och landsbygd och därmed en negativ påverkan på det upplevda mötet mellan ort och landsbygd, och också bilden av Helsingborg när man passerar. Områdena kan även på sikt motverka handlingsfrihet för att kunna bygga ut centralorten och tätorterna i framtiden (bortom 2050), även om en sådan handlingsfrihet skulle ha en negativ påverkan på ianspråktagande av jordbruksmark.

Det är inte bara det enskilda områdets påverkan som man behöver ta hänsyn till utifrån kulturmiljö- och landskapsvärden, utan också den samlade, kumulativa effekten av alla utbyggnadsområden tillsammans. Den totala påverkan bedöms som större än de enskilda områdenas påverkan. Det är därför av stor vikt att föreslagna områden både analyseras utifrån varje plats unika förutsättningar och hur områdena påverkar varandra och det större kringliggande landskapet.

- Mellanrummen mellan tätorterna ska värnas.
- Arbeta för samverkan och avtal med privata markägare samt investeringar av mark för att skydda och utveckla natur- och rekreationsområden i strategiska lägen.

7.7.3.2 Medskick till kommande planering

- Analysera utbyggnad av verksamhetsområden ytterligare med avseende på landskapsbild, särskilt hur landskapsbilden påverkas av att föreslagna verksamhetsområden bidrar till att några av orterna och staden växer ihop.
- Verksamhetsområden ska utformas för att minska barriäreffekter och med särskilt fokus på grönska. Hänsyn ska tas till omgivande landskap och viktiga siktlinjer.
- Vid exploatering ska siktlinjer mellan hav och land respektive stad och landsbygd särskilt beaktas. Även de kumulativa/sammanlagda effekterna av flera utbyggnader behöver beaktas.
- Hänsyn ska tas till kustzonens värden och riksintresse för högexploaterad kust vid framtida utformning av ev skydd mot höjda havsnivåer och erosion.
- Vid utbyggnad inom och i anslutning till Domsten ska särskild hänsyn tas till de värden som pekas ut i riksintresse för kulturmiljö inom Kulla Gunnarstorp-Allerum M7.
- Områdesbestämmelser för byar eller bebyggelsemiljöer med särskilda kulturmiljövärden ska upprättas för att bibehålla utpekade värden.
- Vid bebyggelse på landsbygden där prövning sker direkt i bygglov ska riktlinjerna från översiktsplanen följas.

7.8 Miljökonsekvensbeskrivning (bilaga)

7.8.1 Avgränsning av betydande miljöpåverkan

Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) är ett planeringsverktyg för att integrera miljöaspekter i planarbetet och främja en långsiktigt hållbar utveckling. För de planer som bedöms ge upphov till särskilt stor miljöpåverkan, så som betydande miljöpåverkan, ska enligt Miljöbalken 6 kap 3§ en strategisk miljöbedömning tas fram. En översiktsplan kan normalt antas medföra en betydande miljöpåverkan vilket innebär att en strategisk miljöbedömning ska göras när en översiktsplan upprättas eller ändras. MKB:n sätter fokus på de frågor som är särskilt viktiga ur ett miljöperspektiv och konsekvenserna för frågor med betydande miljöpåverkan beskrivs särskilt. MKB-arbetet sker parallellt med och ger stöd vid prioriteringar och vägval i planarbetet.

Bedömningen av den betydande miljöpåverkan som kan antas uppkomma görs med avseende på direkta eller indirekta effekter som är positiva eller negativa, som är tillfälliga eller bestående, som är kumulativa eller inte kumulativa och som uppstår på kort, medellång eller lång sikt på befolkning och människors hälsa, djur- eller växtarter som är skyddade, biologisk mångfald i övrigt, mark, jord, vatten, luft, klimat, landskap, bebyggelse och kulturmiljö, hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt, annan hushållning med material, råvaror och energi, eller andra delar av miljön.

Miljökonsekvensbeskrivningen innefattar även en beskrivning av de åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan samt frågor att följa upp. Översiktsplanen kan inte i sig garantera några åtgärder för att hindra eller minska negativ miljöpåverkan, men den är vägledande för vad som kan beslutas i senare planläggning och tillståndsprövning. Exempelvis kan översiktsplanen ange att efterföljande bindande planering ska ske för att hindra eller begränsa miljöpåverkan.

Samråd (enligt 6 kap 12–13§§ MB) har hållits med Länsstyrelsen i Skåne Län om avgränsningen av miljöbedömningen den 29 augusti 2019.

Med utgångspunkt från avgränsningssamråd med Länsstyrelsen samt ytterligare frågor som under planarbetets gång bedömts innebära risk för betydande miljöpåverkan belyses följande frågor i

miljökonsekvensbeskrivningen:

- Utsläpp från transporter
- Vatten – kvalitet, tillgång, nederbörd
- Hushållning med mark – inanspråktagande av jordbruksmark för nya områden för sammanhängande bostadsbebyggelse och verksamheter
- Kulturmiljö – påverkan på landskapsbild och bebyggd miljö

De aspekter som innebär betydande miljöpåverkan återfinns för en samlad bild under de övergripande temana nedan, men alla delar kopplade till miljökonsekvensbeskrivningen kan även läsas separat i bilagan i avsnitt 7.8.

7.8.2 Geografisk och tidsmässig avgränsning

Översiktsplan 2021 (ÖP 2021) innefattar markanvändningen av hela Helsingborgs kommun med undantag för centralorten som hanteras i Stadsplan 2017 samt områden som ingår i ÅÖP Allerum-Hjälmslult, FÖP Gantofta, FÖP H+ samt tillägget för vindkraft. ÖP 2021 bygger vidare på de strategier och strukturer som ÖP 2010 lägger grund för, men visar en mer detaljerad markanvändning. Mållåret för planen är 2050 och de ambitioner som beskrivs i visionen Helsingborg 2035 anses sträcka sig även till år 2050.

Helsingborg är en attraktiv stad för boende och näringsliv och har haft en stor befolkningsökning under 2000-talet. Stadens roll i regionen förstärks genom en stark utveckling både genom befolkningsökning och tillväxt inom näringslivet. En framskrivning av befolkningsprognosen visar på fortsatt hög tillväxt till ungefär 190 000 invånare till år 2050, vilket ställer krav på framförallt nya bostäder och arbetstillfällen.

Det finns en stark urbaniseringstrend i såväl Skåne som Sverige och världen men för att få en tillväxt och utveckling även utanför centralorten har ÖP2021 som utgångspunkt att 30% av befolkningstillväxten ska ske utanför centralorten och främst i stationsorterna och orter med förutsättningar för en förbättrad kollektivtrafik.

Översiktsplanen beskriver hur marken ska användas 2050 för att klara av de behov som finns vad gäller:

- Bostäder
- Arbetsplatser
- Offentlig service (såsom skolor, förskolor, idrottshallar etc.)

- Kommersiell service och handel
- Hållbara resor och transporter
- Grönska, kultur och fritid
- Klimatanpassning, framförallt avseende regn och stigande havsnivåer

För utveckling av verksamheter beskrivs utvecklingen fram till 2035 i stället för 2050, eftersom Helsingborgs stad anser att behovet av mark för verksamheter på lång sikt är svårt att uppskatta. Behovet av mark är för närvarande mycket stort men eftersom näringslivet förändras snabbt är det osäkert om utbyggnadstakten är kvarstående under en så lång tid som till 2050.

7.8.3 Avgränsning av alternativ

7.8.3.1 Syfte med alternativ

Enligt Miljöbalken ska översiktsplanens förslag jämföras med ett noll-alternativ (den sannolika utvecklingen om planen inte genomförs) samt andra rimliga alternativ med hänsyn till planens syfte. I arbetet med översiktsplanen har bedömningen gjorts att jämförelsealternativet som presenteras nedan är ett rimligt alternativ att studera. På så sätt kan planens konsekvenser på en översiktlig nivå jämföras med vad som skulle hända om en annan strategi för kommunens framtida utveckling valdes alternativt om utvecklingen fortsatte utifrån i dag rådande förutsättningar.

De fördjupningar, ändringar och tillägg till översiktsplanen som finns i Helsingborg är gällande översiktsplaner och påverkas inte om det är ÖP 2010 eller ÖP 2021 som är gällande översiktsplan. Innehållet i fördjupningar, ändringar och tillägg påverkar därmed inte konsekvenserna, och hanteras därför inte i denna miljökonsekvensbeskrivning.

Nedan görs en kort genomgång av vad respektive alternativ innebär och hur de avgränsats. Konsekvenserna för alternativen beskrivs i Miljökonsekvensbeskrivningen, avsnitt 7.8.

7.8.3.2 ÖP 2021

ÖP 2021 bygger vidare på de övergripande strategier ÖP 2010 lade en grund för men visar en mer detaljerad markanvändning. Det presenterade planförslaget för ÖP 2021 innebär:

- Det ska finnas en balans mellan utveckling i Helsingborgs centralort och i våra mindre tätorter. Vi strävar efter att öka utbyggnaden av bostäder utanför centralorten till att motsvara den ungefärliga fördelningen 70 procent i centralorten och 30 procent i övriga tätorter

- Vi skapar en mångfald av attraktiva boendemiljöer och strävar efter att bredda utbudet av olika typer av bostäder till en blandning på varje ort och även i varje stadsdel.
- Vi ska säkerställa barnfamiljvänliga boendemiljöer med hög kvalitet bland annat genom att fortsätta utveckla attraktiviteten i tätorterna och tillgodose behovet av enfamiljshus i form av villor, parhus och radhus
- Huvuddelen av utbyggnaden ska ske i centralorten Helsingborg, Rydebäck, Ödåkra och Påarp. Utbyggnad föreslås även i övriga orter: Domsten, Hittarp-Laröd, Mörarp, Kattarp, Hasslarp, Bårslöv, Gantofta och Vallåkra. Bebyggelseutveckling föreslås även i orter utan stationer för att bibehålla befintlig befolkningsnivå och skapa underlag för hållbara resor och service.
- Mark pekas ut för utveckling av näringslivet i strategiska lägen i centralorten samt längs motorvägarna för verksamheter. I stationsorterna ges möjlighet att utveckla det lokala näringslivet.
- En sammanhållen stad som knyter ihop och bidrar till god folkhälsa genom att prioritera grönytor och möjlighet till rekreation och hållbart vardagsliv.
- Orter och stadsdelar ska vara väl sammanlänkade med såväl kollektivtrafik som cykel- och bilvägar.
- På landsbygden prioriteras jordbruksintresset och landsbygdsutveckling kopplat till de areella näringarna, turism och rekreation.
- I havet finns förutsättningar för flera intressen att samexistera såsom sjöfart, turism, rekreation och växt- och djurlivet.

7.8.3.3 Nollalternativet

Nollalternativet beskriver den sannolika utvecklingen om ÖP 2021 inte genomförs. Gällande översiktsplan för kommunen är ÖP 2010 och nollalternativet utgår således från nu gällande ÖP. I ÖP 2010 togs fem övergripande strategier fram:

- Stärka i stationsnära läge
- Växa resurseffektivt genom förtätning
- Bli ett regionalt nav
- Främja dynamiskt näringsliv
- Utveckla samtida identitet och attraktivitet

ÖP 2010 tar höjd för 30 000 nya invånare till år 2035 enligt den dåvarande befolkningsprognosen. Översiktsplanen har ett strategiskt angreppssätt där utbyggnadsområden för t.ex. bostäder och verksamheter snarare har en strategisk utbredning än en faktisk utbredning. Många avvägningar mellan allmänna intressen hänskjuts därmed till kommande

planering, även om strategierna i sig är tydliga. Sedan ÖP 2010 arbetades fram har det blivit stora förändringar i hur man hanterar framförallt vatten- och klimatfrågor, och ställningstaganden kring dessa frågor saknas till stor del i ÖP 2010.

Som med alla översiktsplaner har ÖP 2010 inte genomförts helt i den utsträckning som planen ger möjlighet för. Utgångspunkten för nollalternativet i denna miljöbedömning är ändå att det är ÖP 2010 som fortsatt gäller för planeringen framåt, och att det som föreslås i huvudsak genomförs.

7.8.3.4 Alternativ med högre exploatering

En översiktlig bedömning görs även av vad ett förslag med högre exploatering skulle innebära. Ett sådant förslag skulle i högre grad grunda sig på efterfrågan och marknadsbehov.

Planalternativet med högre exploatering innefattar:

- Storskalig utbyggnad i stationsorterna med störst efterfrågan, dvs. Rydebäck, Ödåkra och Påarp för både boende och verksamheter.
- Verksamhetsmark beräknat utifrån dagens behov och exploateringstakt framräknat till 2050, med fokus på transportintensiv verksamhet.
- Spridd bebyggelse på landsbygden tillåts utifrån efterfrågan, vilket kräver mer jordbruksmark. Generellt högt tryck i hela kommunen, men särskilt kustzonen, områden med god tillgänglighet till motorvägarna samt Fleninge och Hjortshög.
- Bostadsbehov som inte tillgodoses i förverkligande av Stadsplan 2017 tillgodoses utanför centralorten.
- Lanspråktagande av mer jordbruksmark för att möta behov av utveckling för både verksamheter och sammanhängande bostadsbebyggelse.

7.8.4 Uppföljning medskick till kommande planering och förslag till åtgärder

Miljöaspekterna kommer att vara en fortsatt viktig del i kommande planering och projekt. Framförallt är det i kommande hantering av bygglov och detaljplaner som man behöver följa upp de aspekter som kan innebära betydande miljöpåverkan, och ge förutsättningar för att minimera negativa påverkan och kompensera i de fall det är möjligt. Även i andra typer av projekt, till exempel gällande infrastruktur, är det av vikt att de negativa konsekvenserna hanteras. Uppföljning av planen på en mer övergripande och strategisk nivå görs i kommande aktualiseringar av översiktsplanen. På en mer detaljerad nivå är det lämpligt med uppföljning i trafikboksutet, som görs årligen, och i handlingsplan för grönstruktur,

samt motsvarande handlings- eller åtgärdsplaner för till exempel klimat.

Sist under varje rubrik finns medskick till kommande planering samlat. Detta utgör frågor som inte fullt ut kan hanteras i den översiktliga skalan men är särskilt viktiga att hantera i efterföljande arbeten. För de frågor som har betydande miljöpåverkan utgör medskicken de åtgärder som föreslås för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan och kan alltså vara avgörande för att negativ miljöpåverkan inte ska uppkomma.

Översiktsplanen kan inte i sig garantera några åtgärder för att hindra eller minska negativ miljöpåverkan, men den är vägledande för vad som kan beslutas i senare planläggning och tillståndsprövning. Exempelvis kan översiktsplanen ange att efterföljande bindande planering ska ske för att hindra eller begränsa miljöpåverkan.

7.8.5 Utsläpp från transporter

7.8.5.1 ÖP2021

Översiktsplanen har tydliga intentioner om att möjliggöra och underlätta för hållbara resor samt att minska koldioxidutsläppen från vägtrafiken. I planförslaget beskrivs många infrastruktursatsningar som är positiva för utvecklingen av kollektivtrafik och cykel.

Stora regionala, nationella och internationella infrastrukturprojekt berör Helsingborg under planperioden. Om HH-förbindelsen blir aktuell kommer det att medföra ökade transporter i kommunen. Detta på grund av att den planerade vägförbindelsen förväntas inducera ny trafik. Likaså bedöms de större områdena för ny verksamhet som föreslås ge en framför allt ökad lastbilstrafik, inte minst då deras lägen bedöms locka särskilt transportintensiva företag. Ökade transporter genererar ökade fossila utsläpp. Samtidigt tar planen ställning för att nå utsläppsmålet avseende koldioxid från vägtrafiken som ska minska med 80 procent till år 2030 jämfört med år 2010.

En översiktsplan har begränsade möjligheter till styrning och påverkan i den omfattning som krävs för att minska utsläppen enligt målen. Bedömningen är att den tekniska omställningen till fossilfri fordonsflotta tar längre tid, särskilt för godssidan, än att vi till 2030 kan räkna med att tekniken ensamt ska möjliggöra utsläppsmålet. Därför behövs det även kraftigt minskade trafikmängder.

Möjligheten att påverka människors resvanor med översiktsplanen som verktyg är begränsade, men för

att ändrade vanor ska vara möjligt krävs de fysiska förutsättningarna. Vi behöver också styra bort från de alternativ och strukturer som inte stödjer hållbart resande. Sammantaget bedöms det som osäkert om den fysiska planeringen är tillräckligt styrande för att uppnå ett resande som är hållbart ur klimatsynpunkt, vilket i sin tur också påverkar utsläppsmålet. Vidare bedöms den föreslagna etableringen av verksamhetsområden motverka utsläppsmålet. För att nå målen krävs insatser på flera nivåer i samhället. Nationell styrning, lagstiftning och ekonomiska incitament är faktorer som påverkar måluppfyllnad för transporter och resande.

Medskick till kommande planering

För att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan föreslås följande åtgärder. Dessa utgörs av insatsområden som behövs för att uppnå målet för färdmedelsfördelningen:

- Prioritera infrastruktur för kollektivtrafik, cykel och gång i investeringsbudget.
- Säkerställ högklassig kollektivtrafikkoppling framför tillgänglighet för bil i HH-förbindelsen.
- Följ upp att riktlinjer för kollektivtrafiknära läge efterlevs vid etableringar.
- Genomför standardhöjningar på kollektivtrafiken genom att införa fler superbussar eller spårväg.
- Förstärk effekter av infrastruktursatsningar genom beteendepåverkande åtgärder.
- Öka användningen av industrispåren.
- Begränsa störningar för kollektivtrafikresenärer och cyklister under byggprojekt.

7.8.5.3 Nollalternativet ÖP 2010

ÖP 2010 har ett strategiskt angreppssätt där utbyggnadsområden för till exempel bostäder och verksamheter har en mer strategisk än faktisk utbredning. Detaljeringsgraden är lägre och mindre platsspecifik i beskrivningarna kring markanvändning, och många avvägningar mellan allmänna intressen hänskjuts till kommande planering, även om strategierna i sig är tydliga. Det finns en tydlig inriktning mot hållbara transporter även i ÖP 2010, och den strategin bygger man vidare på i planförslaget för ÖP 2021. Målbild kring hur transporterna fördelas på olika trafikslag och kring fossilfrihet finns däremot inte i ÖP 2010.

Den ökade ambitionsnivån för hållbara resor och minskade utsläpp i ÖP 2021 innebär att planalternativet ÖP 2021, trots svårigheterna att styra dessa faktorer enbart genom översiktsplanering, sannolikt har bättre förutsättningar för att minska miljöpåverkan än en fortsatt planering med ÖP 2010 som stöd.

7.8.5.4 Planalternativ med högre exploatering

Ett alternativ med högre exploatering innebär inte några nya konsekvenser, utan beskrivna konsekvenser för planförslaget är aktuella även för ett mer exploateringsinriktat alternativ. Om spridd bebyggelse fortsättningsvis skulle tillåtas på landsbygden får det negativa konsekvenser för möjligheterna för hållbart vardagsresande. Fokus på transportintensiva verksamheter och att behov på verksamhetsmark framräknas till 2050 utifrån dagens behov och exploateringsstakt kommer förstärka de beskrivna negativa konsekvenser kring ökad lastbilstrafik, utsläpp, klimatpåverkan, buller, vägkapacitet och barriärer.

7.8.6 Vatten – kvalitet, tillgång, nederbörd

7.8.6.1 ÖP2021

Det är av stor vikt att skydda kommunens vattenresurser både i närtid och på sikt. Inströmningen till Helsingborgs grundvatten sker till stor del inom kommunens gränser och merparten av ytvattnet i sjöar och vattendrag kommer från grundvattnet. Helsingborgs vattendrag försörjs nästan enbart med vatten från nederbörd som faller inom kommunen och det är därför viktigt att skydda områden som är känsliga för infiltration. Vid målåret 2050 är odlingsäsongen sannolikt längre vilket innebär ett ökat behov av vatten. Samtidigt kommer klimatförändringar troligen att resultera i en osäkerhet kring vattenresurser på grund av ett varmare klimat vilket medför en lägre grundvattenbildning och lägre flöden i vattendrag under sommartid och högre under vintertid.

I kustmiljön ökas halten av de miljögifter som släpps ut från land i sedimenten. Med de ökade regnmängderna som förväntas under de kommande årtiondena kommer tillförseln av föroreningar och näringsämnen från land att öka. Ett aktivt arbete kring att öka infiltrationen av ytvattnet är därför viktigt för att nå målen för havsmiljön, då Helsingborgs kustvatten är starkt påverkat av det vatten som mynnar där.

I översiktsplanen har vi en uttalad strategi om att skydda och bevara infiltrationsbenägna områden för att främja eller inte försämra infiltration av grundvatten. Men vi bedömer att det kan motverkas av att vi föreslår verksamhetsområden och områden för sammanhängande bostadsbebyggelse på infiltrationskänslig mark. Exploatering framförallt i och kring Ödåkra, Tostarp och Ekeberga riskerar att på olika sätt påverka infiltrationskänslig mark på ett negativt sätt. I de fall som vi planlägger byggnation på infiltrationskänslig mark krävs det riskbedömning och särskilda åtgärder för rena dagvatten och säkerställa

infiltration. Vi hanterar vattenfrågorna utförligt i planen och för utbyggnadsområdena finns det tydliga områdesspecifika riktlinjer kring hantering av dagvatten oavsett om områdena ligger på infiltrationskänslig mark eller inte. Det är viktigt att vi utreder infiltration av grundvatten vidare och hanterar det i utbyggnadsskedet samt att vi följer riktlinjerna för den kommande planeringen för att grundvattnet inte ska påverkas negativt.

Miljökvalitetsnormer för vatten ska enligt planen följas och kommunen ska uppnå god ekologisk och kemisk status i vattendrag, kustvatten och grundvatten och följa miljökvalitetsnormer för vatten i alla vattendrag. Likaså ska vi uppfylla miljökvalitetsnormen för havet enligt planen för att säkra att god status kan uppnås. Trots områdesspecifika riktlinjer kan det finnas risk för påverkan på miljökvalitetsnormer för vatten och havsmiljö vid utbyggnadsområden- för både bostäder och verksamheter. Fler och stora hårdgjorda ytor, ökade transporter (framför allt i nya verksamhetsområden) och stora nederbörds mängder som ökar trycket på dagvattenhantering ökar risken för utsläpp till yt- och grundvatten. Beroende på hur dagvattenlösningar utformas i de nya utbyggnadsområdena kan positiva effekter genereras genom exempelvis rening och andra värden kopplade till blågröna strukturer. Uppmärksammas bör dock att påverkan på grundvatten kan påverka naturmiljö utanför föreslagna utbyggnadsområden både avseende utsläpp men även grundvattensänkningar.

Genom att ytor för nya våtmarker föreslås i planen och att planen uttrycker att befintliga våtmarker ska bevaras och skyddas ges positiva förutsättningar för att säkerställa vattenkvalitet och tillgång.

Föreslagna exploateringsplaner kan även utgöra en risk för påverkan på källflöden. Generellt måste byggnation nära små vattendrag långt upp i avrinningsområdet ske med hänsyn. Detta behöver hanteras i kommande planering.

För havsmiljön medför planen att exploatering ska undvikas i vegetationsklädda havsbottnar och djupa bottnar >20 meter vilket troligen kommer att bidra till att miljökvalitetsnormerna för vegetationsklädda bottnar och bottenfauna kan uppnås eller inte försämrats. Historiskt sett har stora arealer av vegetationsklädda bottnar tagits i anspråk längs Sveriges kuster och Öresund. Vegetationsklädda bottnar har även en erosionsdämpande effekt på kustlinjen, vilket kommer att ha en viktig funktion i kommande kustskydd. Då dessa miljöer är svåra att återskapa när de har försvunnit, och i vissa fall inte går att ersätta, påverkar eventuell exploatering inte bara

miljökvalitetsnormerna i Helsingborgs havsområde utan i även omkringliggande hav.

Medskick till kommande planering

För att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan föreslås följande åtgärder:

- Vid byggnation på infiltrationskänslig mark krävs riskbedömning och särskilda åtgärder för rening av dagvatten och att säkerställa infiltration.
- Minimera hårdgjorda ytor vid exploatering av områden för sammanhängande bostadsbebyggelse eller verksamheter.
- Redovisa hur dagvatten hanteras i samband med exploatering av områden för sammanhängande bostadsbebyggelse eller verksamheter, särskilt i områden som kan påverka vatten som omfattas av miljökvalitetsnormer.
- Ta särskild hänsyn vid exploatering nära vattendrag långt upp i avrinningsområdet.
- Kustnära bottnar har mycket höga naturvärden som ska beaktas vid prövning av exploateringsföretag.

7.8.6.2 Nollalternativet ÖP 2010

Eftersom miljökvalitetsnormerna för vatten infördes 2009 blev de inte inarbetade i ÖP 2010 och det saknas därmed både underlag och ställningstaganden i frågan. Föreslagna utbyggnadsområden enligt nollalternativet har inte områdesspecifika riktlinjer för hantering av vattenfrågor såsom ÖP 2021 och nollalternativet kan därmed antas medföra större negativ påverkan på vattenrelaterade frågor.

7.8.6.3 Planalternativ med högre exploatering

Ett alternativ med högre exploatering skulle inte innebära några tillkommande konsekvenser. Det skulle även medföra fler och större hårdgjorda ytor som har en negativ påverkan på infiltration och risk för föroreningar framför allt vid höga nederbörds mängder. En ökad transportintensiv verksamhet medför också högre risk för utsläpp till både yt- och grundvatten och därmed negativ påverkan på miljökvalitetsnormer. Att öka spridd bebyggelse utmed kusten innebär risk att höga naturvärden går förlorade, och att människors tillgång till rekreation försämrats.

7.8.7 Hushållning med mark - ianspråkstagande av jordbruksmark för nya områden för sammanhängande bostadsbebyggelse och verksamheter

7.8.7.1 ÖP2021

Påverkan på livsmedelsproduktionen är en av de mest påtagliga negativa konsekvenserna för genomförandet av översiktsplanen. Jordbruk och livsmedelsproduktion är stora och viktiga delar av kommunens näringsliv och identitet och jordbruksmarken är en nationell resurs som särskilt pekas ut i 3 kap. 4 § i miljöbalken, och som endast får tas i anspråk för att tillgodose väsentliga samhällsintressen.

I Helsingborg har sedan 2013 knappt 150 ha jordbruksmark tagits i anspråk. Drygt 30% av denna ligger i stationsnära läge (inom 1000 m från en tågstation), jämfört med Skåne i sin helhet där siffran är 5%. Fram till 2050 tas enligt planen ca 243 ha ny jordbruksmark i anspråk för ny sammanhängande bostadsbebyggelse, ca 14 ha för ny mångfunktionell bebyggelse och fram till 2035 ca 260 ha för verksamheter.

Översiktsplanen har gjort ett tydligt ställningstagande kring att bostäder utgör ett väsentligt samhällsintresse (enligt plan- och bygglagen) och att det väger tyngre än jordbruksmarken i kollektivtrafiknära orter. I lägen med attraktiv kollektivtrafik är förutsättningarna att bygga tätare och på så sätt effektivare utnyttja den mark som tas i anspråk större.

Samtidigt ska jordbruksmarkens värden i övrigt vara prioriterade enligt planen och omlandet kring centralorten och tätorten ska fortsätta vara landsbygd. Även om föreslagna områden för sammanhängande bostadsbebyggelse ligger i anslutning till kollektivtrafiknära orter och bygger vidare på befintliga strukturer finns det risk att områden på sikt ytterligare utökas på högklassig jordbruksmark. På sikt riskerar man därmed gradvis bygga bort den för kommunen och globalt viktiga livsmedelsproduktionen.

När jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse uppstår negativa konsekvenser för jordbruket på flera sätt. Dels i form av krav på skyddsavstånd till bostadsbebyggelse och dels för att åkrarnas areal blir mindre och i många fall svårare att odla rationellt. Den senare aspekten beror dock till stor del på vilken gröda som odlas på marken. Den lokala påverkan är alltså delvis beroende av vilka grödor som påverkas. I framtagandet av planen så har möjligheten till rationell odling på jordbruksmark intill föreslagna bostadsbebyggelse varit en faktor som tagits hänsyn till.

Förslaget om att nyskapa natur och våtmarker innebär även det ianspråktagande av jordbruksmark men innebär en viss återställning och restaurering av landskapet och de naturmiljöer som försvunnit genom uppodling och exploatering. Ianspråktagande av jordbruksmark för dessa strukturer är också möjligt att återställa till jordbruksmark jämfört med exploatering av bebyggelse.

Till skillnad från bostadsförsörjning brukar arbetstillfällen/verksamhetsområden inte räknas som ett väsentligt samhällsintresse som kan vägas gentemot det nationella intresset av jordbruksmark. Några större verksamhetsområden föreslås på jordbruksmark, vilket lokalt kommer att innebära negativa konsekvenser för jordbruket. Merparten av dessa områden planeras för transportintensiva verksamheter där Helsingborgs geografiska placering inklusive hamn och koppling till motorvägar är avgörande för lokaliseringen. Det är därför relevant att se konsekvenserna ur ett större perspektiv, mellankommunalt, regionalt och även nationellt. Ur ett sådant perspektiv kan en lokalisering här vara att föredra totalt sett genom ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen och närheten till närliggande hamnar, även om det lokalt får negativa konsekvenser. Dock pekas större ytor ut än vad som finns behov av, vilket gör konsekvenserna riskerar bli större än vad som är motiverat. Positivt är dock att en tydlig prioriteringsordning finns för utbyggnad av verksamhetsområden.

Medskick till kommande planering

För att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan föreslås följande åtgärder:

- När jordbruksmark tas i anspråk ska det göras på ett sådant sätt att ökad fragmentering undviks. Där det är möjligt prioriteras förtätning och omvandling i redan ianspråktagna områden framför ianspråktagande av nya områden.
- Vid planläggning av områden på jordbruksmark eftersträvas ett effektivt markutnyttjande för att minimera ianspråktagandet av jordbruksmark. Areal jordbruksmark som tas i anspråk redovisas i samband med detaljplaneläggning och de betydande värden som motiverar utbyggnaden redovisas
- Vi utbyggnad på jordbruksmark ska om möjligt anpassningar ske till strukturer sammankopplade med jordbrukslandskapet, såsom åkerholmar, diken, alléer etc, och annars kompenseras på annat sätt.
- Vid efterföljande prioriteringar av utbyggnadsområden ska hänsynstagande till jordbruksmarkens värden vara en viktig aspekt.

- Översiktsplanens riktlinjer för bebyggelse ska följas upp och tillämpas vid bygglov/förhandsbesked på landsbygden.

7.8.7.2 Nollalternativet ÖP 2010

ÖP 2010 har en strategisk inriktning för hur och var orterna utanför centralorten ska utvecklas. Specifika ytor är inte utpekade eller definierade med innehåll, utan riktlinjerna ligger på generell nivå. För stationsorter (befintliga och planerade) ska utvecklas inom 1 kilometer från tågstation och med en högre täthet 500 meter från tågstation. Potentialen för nya bostäder bedöms som högt i Ödåkra och Rydebäck. Större tätorter utan tågstation men med möjlighet till god kollektivtrafik föreslås också kunna byggas ut. Landsbygden beskrivs dels utifrån mindre byar där varsam komplettering är möjlig, dels utifrån olika landskapskaraktärer. Avsikten när ÖP 2010 togs fram var att komplettera översiktsplanen med ett fördjupnings-PM om ”bygga på landet”. Denna PM har dock inte tagits fram.

I ÖP 2021 finns mer platsspecifika ställningstaganden och ytor för ny sammanhängande bostadsbebyggelse och nya verksamheter utpekade, samt ett ställningstagande om att ny spridd bebyggelse på landsbygden inte är lämpligt, tillsammans med andra riktlinjer för just bebyggelse på landsbygden. Om man byggde ut tätorterna fullt ut efter strategierna i ÖP 2010 skulle mer jordbruksmark tas i anspråk än vad som föreslås i ÖP 2021. Eftersom riktlinjer för ny bebyggelse på landsbygden saknas i ÖP 2010 och inte heller fördjupnings-PM tagits fram, ger ÖP 2021 större förutsättningar för att skapa god balans mellan utveckling och bevarande av jordbruksmark.

Ytorna för verksamhetsområden är fler i ÖP 2021 än i ÖP 2010, men har också en längre tidshorisont. Däremot kan man konstatera att de nya större verksamhetsområdena som pekas ut i ÖP 2010, och som även pekas ut i ÖP 2021; Norra och Södra Ekeberga, Björka och Östra Vång samt Tostarp inte har byggts ut under planperioden trots högkonjunktur. Behovet av ny verksamhetsmark kan därmed vara mindre än bedömt.

Även om planförslaget har negativa konsekvenser utifrån ianspråktagande av jordbruksmark bedöms de vara mindre än med gällande översiktsplan.

7.8.7.3 Planalternativ med högre exploatering

Ytterligare exploatering med ny sammanhängande bostadsbebyggelse, verksamhetsmark och spridd bebyggelse skulle innebära större negativa konsekvenser då det sannolikt innebär att ytterligare jordbruksmark tas i anspråk. Ju mer spridd bebyggelse

desto mer fragmentarisk blir jordbruksmarken och desto svårare att bruka rationellt. Det kan också tänkas uppstå mer konflikter mellan jordbruksdriften och enskilda boende som inte har koppling till jordbruket.

7.8.8 Kulturmiljö – påverkan på landskapsbild och bebyggd miljö

7.8.8.1 ÖP2021

Översiktsplanen föreskriver att all planering och förändring ska grunda sig i en helhetssyn på bebyggelse och kulturlandskap som leder till att kulturarvet tas till vara i samhällsutvecklingen. De områden som föreslås i planen bedöms kunna ge en betydande miljöpåverkan beroende på hur planen genomförs.

Föreslagna riktlinjer för upprättande av områdesbestämmelser för byar eller bebyggelsemiljöer med särskilda kulturmiljövärden, att man ska utgå från varje plats unika förutsättningar samt att föreslagna områden för ny sammanhängande bostadsbebyggelse bygger vidare på och kompletterar orternas befintliga strukturer ger förutsättningar för att kulturarvet tas tillvara. Om riktlinjerna inte följs kan de föreslagna områdena för sammanhängande bostadsbebyggelse och verksamheter få en betydande negativ miljöpåverkan. Utbyggnadsplanerna för områden med sammanhängande bostadsbebyggelse i kommunens tätorter bedöms kunna ha positiva effekter då de ger förutsättningar för utveckling och levandehållande av orterna både socialt och kulturellt.

Utveckling av områden med sammanhängande bostadsbebyggelse och nya grönbå strukturer bedöms även kunna utveckla kulturmiljö- och landskapsvärden genom att landskapet tillgängliggörs och att orterna ges nya kulturmiljövärden, vilket även ger förutsättningar för en levande landsbygd.

Nya verksamhetsområden bedöms kunna få betydande påverkan på kulturmiljön även om områdena inte ligger inom några särskilt utpekade värdefulla miljöer såsom riksintresse för natur- eller kulturmiljövärden. Verksamhetsområdena är storskaliga till ytan och kommer att få en stor visuell påverkan på landskapet. Dock finns riktlinjer kring hur kulturmiljövärdena ska tillvaratas.

Generella riktlinjer i planen säger att siktlinjer och vyer i landskapet bör bevaras och identifierade landskapskaraktärer ska vara en utgångspunkt vid prövning av projekt. Hur områdena utformas i senare planeringsskede avgör därmed på vilket sätt områdena påverkar kulturmiljön och framför allt landskapsbild.

Exempelvis finns det risk för att omistliga landskapsbilder och siktlinjer byggs bort. Planen har en tydlig strategi att värna mellanrummen mellan orterna för att bibehålla kulturvärdena. Planen följer till största del strategin med undantag för att Ödåkra troligen integreras med centralorten (på sikt) och att Bårslöv till viss del byggs samman med centralorten genom det nya verksamhetsområdet mellan orten och E6an.

De stora nya verksamhetsområdena öster om E6an och utvidgningen av befintligt verksamhetsområde bedöms kunna ge en förstärkt barriär mellan centralort och landsbygd och därmed en negativ påverkan på det upplevda mötet mellan ort och landsbygd, och också bilden av Helsingborg när man passerar. Områdena kan även på sikt motverka handlingsfrihet för att kunna bygga ut centralorten och tätorterna i framtiden (bortom 2050), även om en sådan handlingsfrihet skulle ha en negativ påverkan på ianspråktagande av jordbruksmark.

Det är inte bara det enskilda områdets påverkan som man behöver ta hänsyn till utifrån kulturmiljö- och landskapsvärden, utan också den samlade, kumulativa effekten av alla utbyggnadsområden tillsammans. Den totala påverkan bedöms som större än de enskilda områdenas påverkan. Det är därför av stor vikt att föreslagna områden både analyseras utifrån varje plats unika förutsättningar och hur områdena påverkar varandra och det större kringliggande landskapet.

Medskick till kommande planering

- Analysera utbyggnad av verksamhetsområden ytterligare med avseende på landskapsbild, särskilt hur landskapsbilden påverkas av att föreslagna verksamhetsområden bidrar till att några av orterna och staden växer ihop.
- Verksamhetsområden ska utformas för att minska barriäreffekter och med särskilt fokus på grönska. Hänsyn ska tas till omgivande landskap och viktiga siktlinjer.
- Vid exploatering ska siktlinjer mellan hav och land respektive stad och landsbygd särskilt beaktas. Även de kumulativa/sammanlagda effekterna av flera utbyggnader behöver beaktas.
- Hänsyn ska tas till kustzonens värden och riksintresse för högexploaterad kust vid framtida utformning av ev skydd mot höjda havsnivåer och erosion.
- Vid utbyggnad inom och i anslutning till Domsten ska särskild hänsyn tas till de värden som pekas ut i riksintresse för kulturmiljö inom Kulla Gunnarstorp-Allerum M7.
- Områdesbestämmelser för byar eller bebyggelsemiljöer med särskilda kulturmiljövärden

ska upprättas för att bibehålla utpekade värden.

- Vid bebyggelse på landsbygden där prövning sker direkt i bygglov ska riktlinjerna från översiktsplanen följas.
- Mellanrummen mellan tätorterna ska värnas.
- Arbeta för samverkan och avtal med privata markägare samt investeringar av mark för att skydda och utveckla natur- och rekreationsområden i strategiska lägen.

7.8.8.2 Nollalternativet ÖP 2010

ÖP 2010 har en strategisk inriktning för hur kommunen ska utvecklas och med riktlinjer på generell nivå. Frågor om kulturmiljö hanterades på ett övergripande plan och framförallt utifrån att kommande utveckling och bebyggelse ska göras med utgångspunkt i den specifika platsen och att befintlig karaktär ska bibehållas. Landsbygden beskrivs dels utifrån mindre byar där varsam komplettering är möjlig, dels utifrån olika landskapskaraktärer. Riksintressena är beskrivna men inte hur man ska förhålla sig till dem vid utveckling och ny bebyggelse.

De mer platsspecifika utbyggnadsområden med riktlinjer och rekommendationer i ÖP 2021 underlättar för att negativ påverkan på landskapsbilden och kulturmiljöfrågor ska bli mindre. Samtidigt saknas ställningstagande kring just dessa frågor i planen, vilket försvårar bedömningen av hur stor påverkan faktiskt kan bli. Ytterligare verksamhetsområde öster om E6an har tillkommit i ÖP 2021, vilket förstärker barriärverkan inte minst utifrån den samlade effekten av samtliga verksamhetsområden.

ÖP 2010 har en tydlig utgångspunkt i landskapskaraktärer och landskapsvärden men den strategiska inriktningen och generella riktlinjerna gör att påverkan på landskapsbild och kulturvärden inte framkommer lika tydligt som de gör i ÖP 2021. Påverkan bedöms därför vara motsvarande i planalternativ och nollalternativet, även om det finns möjligheter att ytterligare utveckla riktlinjerna i planalternativet.

7.8.8.3 Planalternativ med högre exploatering

Ett alternativ med högre exploatering skulle inte innebära några nya konsekvenser, däremot skulle de negativa konsekvenser som beskrivs för planförslaget bli än mer tydliga och omfattande. Framförallt skulle fler verksamhetsområden och större nya ytor för sammanhängande bostadsbebyggelse påverka landskapsbilden negativt, och den samlade, kumulativa effekten skulle bli än större än med liggande planförslag. Beroende på lokalisering av de ytterligare områdena skulle också riksintressen och andra utpekade områden kunna påverkas negativt.

7.8.9 Sammanfattning miljökonsekvensbeskrivning

Att genomföra översiktsplanen innebär såväl positiva som negativa konsekvenser. I miljökonsekvensbeskrivningen ligger fokus på att beskriva de konsekvenser som man bedömer kan få särskilt stor påverkan. Dessa frågor handlar framförallt om påverkan från transporter, påverkan på vattenkvalitet och hav, samt påverkan på jordbruksmark, landskapsbild och kulturmiljöer.

Möjligheten att påverka människors resvanor med översiktsplanen som verktyg är begränsade. För att ändrade vanor ska vara möjliga krävs dock de fysiska förutsättningarna och där spelar de övergripande strukturerna en stor roll. I planen beskrivs många infrastrukturessatsningar som är positiva för utvecklingen av kollektivtrafik och cykel. Sammantaget bedöms det som osäkert om den fysiska planeringen är tillräckligt styrande för att nå ett resande som är hållbart ur klimatsynpunkt, vilket i sin tur också påverkar utsläppsmålet. Vidare bedöms den föreslagna etableringen av verksamhetsområden motverka utsläppsmålet.

I översiktsplanen har vi en uttalad strategi om att skydda och bevara infiltrationsbenägna områden för att främja eller inte försämra infiltration av grundvatten, men det bedöms kunna motverkas av att verksamhetsområden och områden för sammanhängande bostadsbebyggelse föreslås på infiltrationskänslig mark. Vattenfrågorna hanteras utförligt i planen och för utbyggnadsområdena finns tydliga områdesspecifika riktlinjer kring hantering av dagvatten oavsett om områdena ligger på infiltrationskänslig mark eller inte.

Miljökvalitetsnormer för vatten ska enligt planen följas och kommunen ska uppnå god ekologisk och kemisk status i vattendrag, kustvatten och grundvatten och följa miljökvalitetsnormer för vatten i alla vattendrag. Likaså gäller för havsmiljön där god status ska uppnås för de sju indikatorerna som havsmiljödirektivet har pekat ut. Trots områdesspecifika riktlinjer kan det finnas risk för påverkan på miljökvalitetsnormer för vatten och havsmiljön vid utbyggnadsområden för både bostäder och verksamheter. Fler och stora hårdgjorda ytor, ökade transporter (framför allt i nya verksamhetsområden) och stora nederbördsmängder som ökar trycket på dagvattenhantering ökar risken för utsläpp till yt- och grundvatten och slutligen havet. Beroende på hur dagvattenlösningar utformas i de nya utbyggnadsområdena kan positiva effekter genereras genom exempelvis rening och andra värden kopplade till blågröna strukturer. Genom att ytor för nya

våtmarker föreslås i planen och att planen uttrycker att befintliga våtmarker ska bevaras och skyddas ges dock positiva förutsättningar för att säkerställa vattenkvalitet och tillgång samt status för havsmiljön.

I havsmiljön pekas främst nuvarande användning ut som idag är natur. Historiskt sett har mycket kustmiljö tagits i anspråk och med det många värdefulla vegetationsb eklädda miljöer i havet. Översiktsplanen kan säkra att dessa miljöer inte minskar i areal och bidra till en positiv effekt på miljökvalitetsnormerna för havsmiljön både lokalt och regionalt då man i och med detta även ger utrymme för ökade arealer att bildas. Vid planering och utformning av HH-förbindelsen är det viktigt att ta hänsyn till värdena i havet så att statusen för havsmiljön inte försämras.

Påverkan på livsmedelsproduktionen är en av de mest påtagliga negativa konsekvenserna för genomförandet av översiktsplanen. Översiktsplanen har gjort ett tydligt ställningstagande kring att bostäder utgör ett väsentligt samhällsintresse och att det väger tyngre än jordbruksmarken i kollektivtrafiknära orter. I lägen med attraktiv kollektivtrafik är förutsättningarna att bygga tätare och på så sätt effektivare utnyttja den mark som tas i anspråk större. I övrigt ska jordbruksmarkens värden vara prioriterade enligt planen och omlandet kring centralorten och tätorten ska fortsätta vara landsbygd. Några större verksamhetsområden föreslås på jordbruksmark, vilket lokalt kommer att innebära negativa konsekvenser för jordbruket. Merparten av dessa områden planeras för transportintensiva verksamheter där Helsingborgs geografiska placering inklusive hamn och koppling till motorvägar är avgörande för lokaliseringen. Det är därför relevant att se konsekvenserna ur ett större perspektiv, mellankommunalt, regionalt och även nationellt. Dock pekas större ytor ut än vad som finns behov av, vilket gör konsekvenserna riskerar bli större än vad som är motiverat. Positivt är dock att en tydlig prioriteringsordning finns för utbyggnad av verksamhetsområden.

Nya verksamhetsområden bedöms kunna få betydande påverkan på kulturmiljön även om områdena inte ligger inom några särskilt utpekade värdefulla miljöer såsom riksintresse för natur- eller kulturmiljövärden. Verksamhetsområdena är storskaliga till ytan och kommer att få en stor visuell påverkan på landskapet. Dock finns riktlinjer kring hur kulturmiljövärdena ska tillvaratas. Generella riktlinjer i planen säger att siktlinjer och vyer i landskapet bör bevaras och identifierade landskapskaraktärer ska vara en utgångspunkt vid prövning av projekt. Hur områdena utformas i senare planeringsskede avgör därmed på vilket sätt områdena påverkar kulturmiljön

och framför allt landskapsbilden. De stora nya verksamhetsområdena öster om E6an och utvidgningen av befintligt verksamhetsområde bedöms kunna ge en förstärkt barriär mellan centralort och landsbygd och därmed en negativ påverkan på det upplevda mötet mellan ort och landsbygd. I övrigt ger planen förutsättningar för att kulturarvet tas tillvara.

För att förebygga, hindra eller motverka negativ miljöpåverkan krävs åtgärder i efterföljande planering. Det som är av särskild vikt då är att förbättra förutsättningarna för att resa hållbart, minimera hårdgjorda ytor vid exploatering och undvika negativ påverkan på grundvattnet, undvika att exploatera vegetationsklädda bottnar, ta hänsyn till jordbrukets värden vid exploatering, säkerställa att verksamhetsområden inte påverkar landskapsbilden negativt samt minska dess barriäreffekt.

7.9. Vilka trender inom fysisk planering påverkas eller förstärks på grund av Coronapandemin fram till år 2050?

Under arbetet med översiktsplanen för Helsingborg, ÖP 2021, bröt pandemin som är orsakad av covid-19 ut och förändrade förutsättningarna för hur vi människor lever och rör oss. Den påverkar oss både globalt och lokalt, på kort och på lång sikt. När vi tog fram granskningshandlingen för översiktsplanen har vi befunnit oss ett år in i den pågående pandemin. Vi inser att fysisk planering kommer att påverkas framöver utifrån människors förändrade rörelse- och beteendemönster och förändrade förutsättningar för bland annat näringslivet.

Eftersom pandemin fortfarande pågår, och utvecklingen i Helsingborg påverkas av vad som sker i omvärlden, vet vi inte hur dessa förändringar kommer att förändra samhället på längre sikt. Vi har haft breda diskussioner samt gjort omvärldsspaningar utifrån bland annat Helsingborgs Trend- och omvärldsanalys (2021). Detta för att identifiera vilka trender inom fysisk planering som vi bedömer kommer att bli påverkade, förstärkta eller påskyndade inom planperioden på grund av pandemin. Graden av påverkan kan variera beroende på till exempel hur djup och långvarig en ekonomisk nedgång blir och de trender som vi har identifierat är inte de enda som kan ha påverkan på fysisk planering. Utifrån riktningen som trenderna visar och de konsekvenser som vi kan förutspå anser vi att utgångspunkterna för ÖP 2021 fortfarande är realistiska eftersom de bidrar till en hållbar utveckling med fokus på livskvalitet för helsingborgarna.

De identifierade trenderna som vi har analyserat är:

- Ökat behov av att vistas utomhus
- Nya konsumtionsmönster med ökad e-handel
- Förändringar i bostads- och arbetsmarknad
- Ökat behov av livsmedelsberedskap
- Påverkan på kollektivtrafiken

7.9.1 Ökat behov av att vistas utomhus

En följd av pandemin har blivit att många människor vistas allt mer utomhus bland annat som en effekt av försiktighetsåtgärder och andra behov av att hålla distans, till exempel i samband med nöjen och fysisk aktivitet. Vi tror att trenden på sikt kan skapa

konsekvenser i form av ett ökat behov av att odla i koloniområden och odlingslotter som en möjlighet för att öka sin egen självförsörjning. För den fysiska planeringen kan det innebära utmaningar för den täta hållbara staden då konkurrensen om bland annat den värdefulla jordbruksmarken ökar om vi ska skapa nya koloniområden och tillgodose behovet av ytor för boende med egna större villatomter.

Vi ser även att trenden ger upphov till ett ökat antal människor i våra naturmiljöer som kan ge oss möjligheter att bidra till en god folkhälsa samt sprida och kanalisera besökare mot nya platser samt att planera och skapa nya naturområden på sikt. Detta innebär samtidigt ett ökat slitage och kostnader för drift och underhåll, vilket riskerar att påverka naturvärdena negativt och ge försämrade naturupplevelser om vi får för många besökare som är koncentrerade på få platser. Det kan även påverka människors möjlighet till en meningsfull fritid och livskvalitet vilket är centralt för stadens attraktivitet. Vi tror även att trenden kan bidra till att människor ur fler målgrupper besöker våra naturområden vilket skapar förutsättningar för en bättre folkhälsa samt ger oss ökade anledningar att förbättra tillgängligheten till och inom dessa med exempelvis hållbara färdmedel. Samtidigt kan ökade krav på tillgänglighet vara ett hot som ger upphov till nya och ibland orimliga förväntningar på service som glasskiosker, toaletter, belysning och ökat antal parkeringar vilket kan ge fler oönskade störningar i känslig natur.

Trenden att vistas alltmer utomhus skapar behov av fler grönområden nära bostäderna. Detta kan vara en positiv möjlighet som ger ett ökat stöd för att skapa mer varierade närgrönområden som har rumsskapande grönska, fler mötesplatser samt väderskydd vilket ger människor en möjlighet att använda dem året om. En utmaning kan vara om det därmed blir svårt att samnyttja närliggande grönområden för människors varierande behov av lugn och ro, avskildhet, tillgång till sociala aktiviteter med mera. För den fysiska planeringen kan det också bli svårt att hitta tillräckliga ytor i befintliga områden för att skapa nya närparker med mera. Det kan också ge ett ökat slitage inklusive kostnader för drift och underhåll.

Genom att människor vistas alltmer utomhus kan det få till följd att de ökar sin efterfrågan på grönska och innergårdar som ligger nära bostaden. Det kan vara en möjlighet om det samtidigt medför ett ökat intresse av att skapa grönare innergårdar, en ökad attraktivitet i bostadsområden, ett ökat intresse för eget boende i mindre tätorter samt en ökad, motståndskraft, så kallad resiliens, för klimatförändringar.

Konsekvensen av ökat nyttjande av naturområden skulle också kunna vara ökade kostnader för parkeringar samt drift och underhåll p g a ökat slitage och nedskräpning. Det kan ge en ökad efterfrågan på villatomter vilka kan vara svåra att hitta utrymme för i den täta staden där platsen är begränsad, något vi kan se redan idag. Vi kan därför behöva tillgodose bland annat behovet av enfamiljshus för exempelvis barnfamiljer i våra tätorter där det finns attraktiva gröna miljöer med god livskvalitet.

Det ökade behovet av att vistas utomhus är indirekt även en följd av begränsningar att idrotta inomhus. Det kan ge upphov till att vi måste skapa nya, annorlunda och mer flexibla ytor för träning om vi börjar flytta ut aktiviteter från hallarna. Detta skapar förutsättningar för en förbättrad folkhälsa genom att det finns fler och mer tillgängliga aktiviteter som ligger i människors närområden samtidigt som det skapar tryggare grönområden som är befolkade en större del av dygnet. Hotet är att den biologiska mångfalden kan minska om aktiviteterna innebär att ytor börjar anläggas på sätt som inte är naturliga samt tränger undan dess naturliga invånare.

7.9.2 Nya konsumtionsmönster med ökad e-handel

Handeln förändras genom att e-handels andelar växer. Pandemin har bidragit till att utvecklingen har påskyndats genom att många har försökt undvika onödiga resor och folksamlingar vid handelsplatser och i större utsträckning har gjort sina inköp via internet.

Effekterna av en ökad andel e-handel påverkar både butiker i stadskärnan och i externa handelsområden och leder till en omvandling inom handeln med nya sätt att nå och interagera med kunden. De stora utmaningarna kan leda till att andelen fysiska butiker minskar. Transformationen kan komma att påverka tryggheten och upplevelsen i city, särskilt om förändringen går snabbt och blir allt för påtaglig. Under denna transformation är det viktigt att arbeta med att anpassa och utveckla befintliga mötesplatser, utveckla yteffektiva parkeringslösningar, analysera rörelsemönster och säkerställa god tillgänglighet. Trenden ger en möjlighet att bredda utbudet av upplevelser så att det kan bli tillgängligt för fler målgrupper, något som redan går att skimta i externa handelsområden. På så vis kan stadskärnan bli en mer multifunktionell plats med möjlighet till fler aktiviteter än konsumtion.

I externa handelsområden riskerar konsekvenserna av e-handel att bli likartade. Många externa handelsplatser har redan idag försökt bredda sitt utbud med service och aktiviteter. Riskerna är dock att

detta får negativa effekter för stadskärnan. En fortsatt kunskapsuppbyggnad kring detta är därför nödvändig. Förändringarna ger också möjligheter att börja utnyttja marken mer effektivt genom att förtäta områdena med fler bostäder, service, grönska och dagvattenhantering. På så vis skulle också områdena bli lättare att försörja med kollektivtrafik.

En ökad e-handel ökar också behoven av lager, vilka är väldigt ytkrävande och därför kommer att vara svåra att hitta plats för i befintliga bebyggelsestrukturer. En ökad utbyggnad leder därför till att jordbruksmark tas i anspråk. Effekterna av detta skulle dock kunna minskas om marken kunde utnyttjas mer effektivt i flera plan. Utformningen av lagerbyggnaderna med dess anknytande ytor riskerar också att påverka upplevelsen av staden negativt och ger svårigheter för att hantera effekterna av klimatförändringarna, däribland möjligheten att hantera skyfall, värmeböljor och en minskad biologisk mångfald. Anledningen till detta är den stora mängden hårdgjorda ytor som dessa anläggningar behöver ta i anspråk.

En ökad e-handel medför också ett ökat transportbehov som riskerar att leda till ökade utsläpp och buller men också möjligheter att utveckla en mer effektiv citylogistik. Utvecklingen av transportnäringen också leda till fler arbetstillfällen och ökade incitament för innovation och nya arbetsätt. De negativa effekterna av ökade transporter kan minskas genom att öka användningen av hållbara drivmedel eller om fler transporter flyttar till järnvägen. Om detta inte sker kan de ökade transporterna bidra till sämre luft så att vi i Helsingborgs stad riskerar att inte längre leva upp till miljö kvalitetsnormerna för luft. Ökade transporter riskerar även att öka kostnaderna för utbyggnad och underhåll av stadens vägar. En större mängd tung trafik ökar även otryggheten och trafiksäkerheten utmed transportstråken.

Den ökande mängden av varuleveranser leder också till att systemet med utlämningsställen förändras. Med fler varor ökar vårt behov av förvaring på utlämningsställena, vilket skulle kunna leda till att nuvarande utlämningsställen inte räcker till. Utsläppen vid slutleveranserna, så kallad "last mile" riskerar också att öka, men genom en genomtänkt planering och reglering av detta kan vi minska dessa utsläpp i framtiden. Med en ökad e-handel kan även dessa utlämningsställen få en stadsbyggande roll genom att bli viktiga målpunkter och mötesplatser i staden om de lokaliserar tillsammans med andra aktiviteter och service.

7.9.3 Förändringar i bostads- och arbetsmarknad

Pandemin har på kort tid påverkat arbetslivet i mycket stor utsträckning. Yrken inom sjukvården har haft en mycket hög arbetsbelastning och för människor inom hotell-, restaurang- och besöksnäringen har det snarare varit tvärtom. Många personer som jobbar inom kunskapsintensiva näringar har till stor del kunnat ställa om under våren för att jobba på distans. Möjligen i större utsträckning inom den privata sektorn, men även till viss del i den offentliga sektorn. Folkhälsomyndigheten har uppmanat alla som kan att arbeta på distans. Det är oklart i hur stor utsträckning detta kommer att påverka arbetslivet efter pandemin, men det har skett en tydlig kulturförändring och ett innovationssprång i arbetslivet som troligtvis inte kan rullas tillbaka. Att samarbeta eller ha möten på distans har snabbt blivit det nya normala.

I samma takt som allt fler personer uppmanas att arbeta på distans har även teknikutvecklingen tagit fart. Helsingborg har sedan tidigare målet att vara ledande inom digitalisering och genom pandemin har fler personer fått bekanta sig med videokonferensmöten och olika program och tjänster för att dela information. Den nya kunskapen hjälper oss att spara både tid och pengar i form av bland annat minskade affärsresor. På längre sikt skulle krisen kunna innebära ett genombrott för distansarbete och videokonferensmöten när allt fler människor vänjer sig vid detta och nya tekniska lösningar utvecklas för att möta en ökad efterfrågan. Det ställer också krav på fiber/bredband för att kunna arbeta på distans. Det kan leda till en ökad efterfrågan på teknisk infrastruktur i orterna samt på landsbygden. En annan långsiktig konsekvens skulle kunna vara förändrade krav på bostaden som också utgör arbetsplats, där arbetsmiljökrav möter bostadens behov av exempelvis större ytor.

I storstadsregionerna ser vi redan konsekvenser av detta i form av ett ökat tryck på bostäder i mindre tätorter och landsbygd där det är nära till naturen och där det finns ett utbud av bostäder. Det talar för att fler människor kan välja att bosätta sig på mindre orter när pendlingsavståndet blir mindre viktigt i ett flexiblare arbetsliv. Om våra mindre tätorter växer med fler bostäder samtidigt som fler invånare stannar i närområdet under arbetstid kan det skapa förutsättningar för en mer utbyggd lokal service, mötesplatser och infrastruktur. Effekten för Helsingborgs del blir också att vi i större utsträckning kan tillgodose de familjer som efterfrågar enfamiljshus och som vill bo kvar i kommunen.

En annan konsekvens av trenden är nya former av arbetsplatser. Nya kluster kan skapas utanför city, kanske i någon av orterna, där man får andra mervärden som mindre trängsel, närhet till naturen och så vidare. Det skulle kunna ge mer levande stadsdelar och orter dygnet runt. På sikt skulle det kunna frigöra lokaler och ytor i city för andra ändamål. Det kan påverka efterfrågan på nya kontorslokaler eller att man i högre grad efterfrågar flexiblare lokaler som kanske delas med andra verksamheter. Det kan även innebära utspridning som bidrar till att minska attraktiviteten och utbudet i stadskärnan, liksom ett försämrat utbud av kollektivtrafik.

7.9.4 Ökat behov av livsmedelsberedskap

I början av pandemin såg vi ett förändrat köpmönster och människor hamstrade vissa varor inför en osäker framtid. Det beteendet tillsammans med andra faktorer som svårigheter att producera och transportera i andra länder har väckt frågor om Sverige har en tillräcklig självförsörjningsgrad av livsmedel. Vi ser att trenden skapar ett ökat behov av livsmedelsberedskap i Sverige som kan leda till konsekvenser som ett ökat behov av jordbruksmark med ett mer storskaligt och rationaliserat jordbruk men också en ökad efterfrågan på mark för egen odling på kolonilotter eller i egen trädgård.

Konsekvenserna av önskemålet om en ökad inhemsk livsmedelsproduktion kan leda till hårdare konkurrens om jordbruksmarken som även tas i anspråk till både bostäder och verksamheter samt en sämre biologisk mångfald i odlingslandskapet. Ökad produktion i de områden som ger högst avkastning kan även ge längre transporter av livsmedel inom landet. Den ökade konkurrensen om marken ökar värdet av jordbruksmarken vilket även kan leda till att vi får en mer yteffektiv användning av mark för bostäder och verksamheter samt ökade möjligheter för att öka kolinlagringen i marken.

Efterfrågan på egen odling på kolonilotter och större bostadstomter med trädgård kan leda till att vi måste ta jordbruksmark i anspråk. Större tomter bidrar inte till den yteffektiva markanvändningen som också kan ses som en konsekvens av den ökade konkurrensen om jordbruksmarken. Ökat intresse för egen odling kan däremot leda till en större efterfrågan på bostäder i de mindre orterna och på landsbygden och till viss del till att individen får en ökad grad av självförsörjning.

7.9.5 Påverkan på kollektivtrafiken

Som en direkt följd av coronapandemin har resorna i kollektivtrafiken under våren och sommaren 2020 varit betydligt färre än föregående år. Att människor reser mindre med kollektivtrafiken har sannolikt flera orsaker. Det handlar dels om rädslan att smitta och bli smittad, dels om Folkhälsomyndighetens rekommendationer om att hålla avstånd. Men vi kan till stor del förklara det minskade resandet genom besluten att stänga gymnasier och universitet samt det faktum att många arbetar hemifrån. Att många fritidsaktiviteter ställs in på grund av smittskyddsåtgärder påverkar också siffrorna när det inte finns något att resa till. Specifikt för Skåne påverkas också det totala kollektivtrafikresandet av att resorna över Öresund har minskat dramatiskt när Danmark stängde gränsen för många typer av resor.

Skånetrafiken har fram till årsskiftet 2020/21 tappat omkring 40 procent av resandet jämfört med situationen före pandemin. Hur stor andel av resandet som har övergått till bil finns det dock inga data kring. Det minskade resandet innebär minskade intäkter för Skånetrafiken, men vad detta kommer att innebära för framtida trafik är för tidigt att säga. Utgångspunkten är att upprätthålla ett bra linje- och turutbud, vilket i sin tur är beroende av höjda skatter, biljettpriser eller statsstöd. Det finns i dagsläget inga klara beslut kring detta och det är naturligtvis i hög grad beroende av hur pandemin utvecklas.

Som en del i omställningen mot ett mer hållbart transportsystem strävar Skånetrafiken efter att ta allt större marknadsandelar av de motoriserade transporterna. Målet är att ha 40 procent av marknadsandelarna år 2030. År 2019 var motsvarande siffra 32 procent. Efter att coronapandemin dramatiskt minskat kollektivtrafikresandet kan man fråga sig om målet är realistiskt, men det är svårt att förutse hur resandet kommer att förändras efter pandemin.

Ett scenario är att många tjänstepersoner arbetar mer hemifrån och att en del undervisning också bedrivs på distans. Detta innebär inte nödvändigtvis att andelen resor med kollektivtrafik minskar. Det innebär endast att det totala resandet minskar. Men den stora graden av hemarbete kan också leda till en trötthet som gör att många vill tillbaka till kontoren efter pandemin, vilket då minskar hemarbetet. Konsekvenser är att vi även framöver behöver ett robust transportsystem med attraktiv kollektivtrafik men där bilen får vara ett bärande komplement för dem som behöver den i sin vardag.

Ett annat scenario är att pandemin påskyndar en omställning till ett hållbart levnadssätt vilket i förlängningen innebär ett ökat kollektivtrafikresande. Redan före pandemin hade transportererna börjat utvecklas mot mer bland annat mer utrymme för gång och cykel. Storstäder som London, Paris och Melbourne börjar nu permanenta tidigare tillfälliga lösningar och strävar efter den så kallade 15- minutersstaden där invånarna har god tillgång till service, grönska och mötesplatser nära bostaden.

Forskare som har studerat effekterna av andra pandemier (SARS, MERS) och andra händelser som har drabbat kollektivtrafiken (terror eller naturkatastrofer) har kunnat påvisa att händelser som dessa bara får kort eller medellång påverkan, sedan är resandet tillbaka på nivåerna från perioderna innan krisen. Detta ligger i linje med Skånetrafikens egna erfarenheter av hur kriser exempelvis har slagit mot Öresundstågen. Dessa kriser har aldrig haft effekter som varat längre än fem år, sedan har resandet återgått och följt utvecklingskurvan så som den var innan krisen. En trolig utveckling är att vi inte kommer få tillbaka de högsta topparna i den dagliga kollektivtrafiken om flödena jämnas ut när invånarna styr över sin egen tid och i större utsträckning arbetar hemifrån eller från andra platser. Detta kan få effekter för kollektivtrafiken men även för hur vi planerar staden och dess gemensamma ytor.

8.1 Utställning och granskning

Våren 2021 genomförde vi granskning av förslaget till översiktsplan från 3 maj till och med 5 juli. I granskningen ingick även en konsekvensbeskrivning, strategisk miljöbedömning samt samrådsredogörelse. Syftet var att informera, visa förändringar efter samråd samt ge invånare med flera intressenter möjlighet att lämna skriftliga synpunkter på det förändrade förslaget. Vi skickade översiktsplanen på remiss till bland annat invånare, organisationer och myndigheter. Synpunkterna från invånare måste vara skriftliga under granskningen.

Översiktsplanen och dess kartor och texter har varit helt digitala vilket har underlättat för att nå ut till en bredare målgrupp. På grund av pandemin har vi fått anpassa granskningen till gällande Covid-19 restriktioner och rekommendationer. Vi fick därmed prova nya vägar för att kompensera för de fysiska möten med invånare som vi normalt sett bjuder in till under en dialog. Målet var att ha en tillgänglig dialog trots att vi endast kunde erbjuda digitala möten. Invånare har kunnat nå oss tjänstepersoner per telefon under fasta tider för dialogjour tre dagar i veckan, liksom Kontaktcenter på övriga tider i vanlig ordning. De har kunnat ta del av översiktsplanen digitalt och lämna synpunkter på karta och text direkt i det digitala dialogverktyget. Föreningar och politiska partier med flera har kunnat boka digitala möten för att diskutera frågor som berör deras intresseområde.

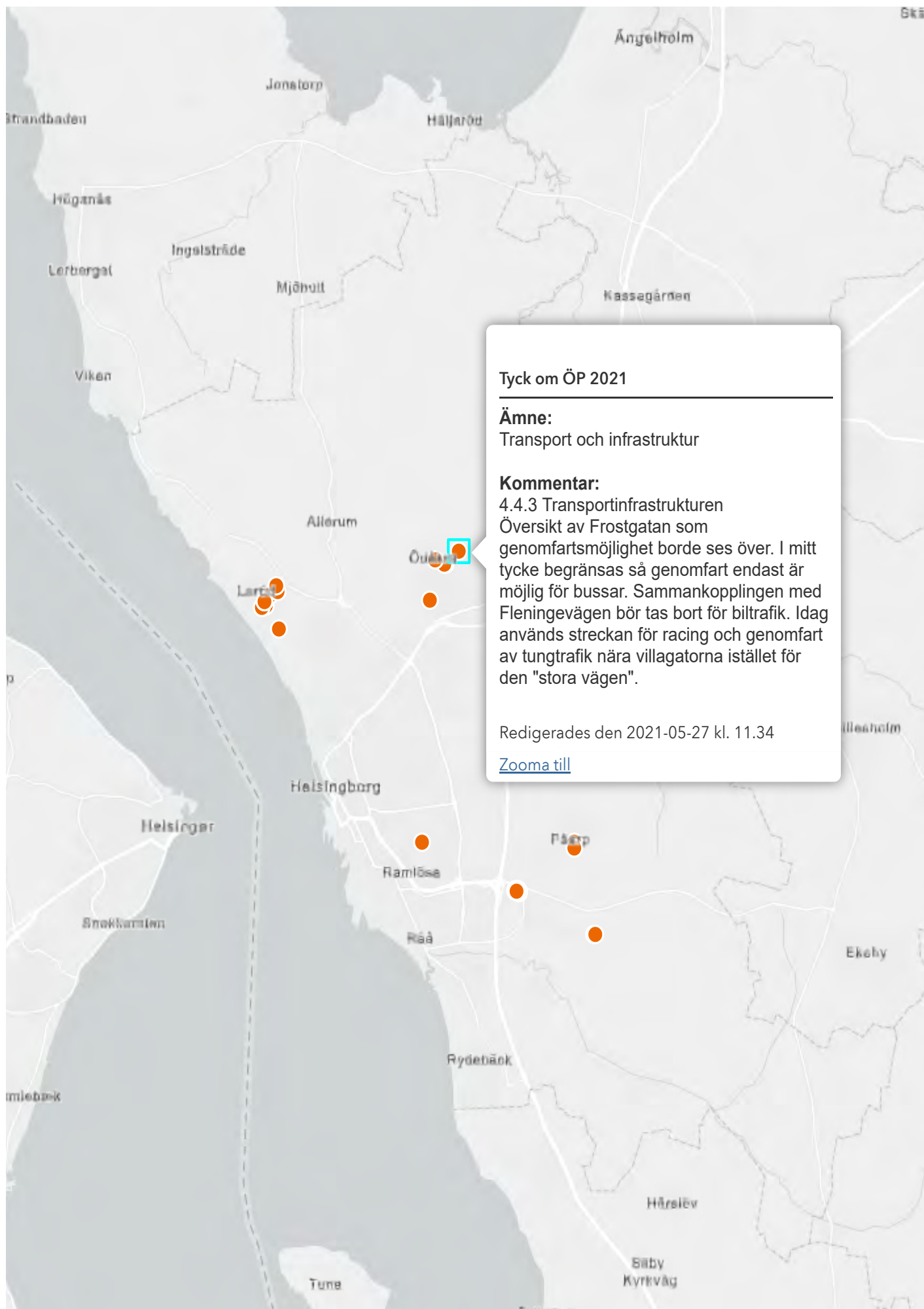
Vi har erbjudit läsexemplar i enlighet med gällande restriktioner i stadsbyggnadshuset, på stadsbiblioteket samt i områdesbiblioteken i Påarp, Ödåkra, Rydebäck och Laröd. För att locka fler att ta del av förslaget och lämna synpunkter har vi tagit fram åtta korta filmer med bilder från orterna och ett urval av punkter med anknytning till de större tätorterna. Filmerna fick omkring 22 400 visningar, 281 likes samt 75 kommentarer. Vi tog även fram en instruktionsfilm som visar hur man kan hitta i översiktsplanen samt lämna synpunkter i karta och text. För att nå ut till så många invånare som möjligt har vi använt oss av såväl fysiska som digitala kanaler, exempelvis kungörelse i lokal dagstidning, inlägg i sociala medier, annons i gratistidning samt fysiska affischer på plats i de större tätorterna.

Under granskningen fick vi totalt cirka 150 yttranden, varav ett yttrande var i form av en namninsamling från cirka 350 personer. Av dessa fick vi cirka 46 synpunkter i det digitala dialogverktyget, varav omkring 38 stycken

gällde förslag i kartan och cirka 8 stycken gällde texterna. Av dem som har medverkat genom att skicka in synpunkter är det ungefär lika många i åldrarna upp till 50 år, som i åldrarna 50 år och äldre. En knapp majoritet av dem som skickat synpunkter i det digitala dialogverktyget är 30 – 39 år (30 procent). Vi har fått nästan lika många synpunkter från invånare i åldrarna 60 – 69 år (28 procent). Därefter kommer invånare som är 50 – 59 år (20 procent) respektive 40 – 49 år (17 procent). Det är en låg andel medverkande unga vuxna och ungdomar som är 20 – 29 år (4 procent). Inga barn och ungdomar i åldrarna 15-19 år samt vuxna i åldrarna 70 – 79 eller 80 – 89 år har medverkat. Av dem som skickade in synpunkterna digitalt är 14 stycken kvinnor, 31 stycken män och 1 person identifierar sig som annat. Vi har haft kontakt med ett tiotal privatpersoner per telefon och många andra via Kontaktcenter och e-post. Vi har även mött flera invånare som företräder olika föreningar i bokade digitala möten.

I karttjänsten kan du ta del av de cirka 46 synpunkter som vi fick i den digitala kartan. I karttjänsten ser du inte synpunkter på texterna eller det som har skickats in via e-post eller brev.

På vår hemsida hittar du granskningsutlåtandet, där kan du läsa mer om vad folk tyckte under granskningen.



Karta 8.1 Utställning och granskning. I karttjänsten kan du se vad du och andra personer har tyckt under granskningen. Synpunkter som skickas in via mail finns inte med i karttjänsten.

8.2 Samråd

Under samrådet som skedde under våren 2020 ville vi få synpunkter på det första förslaget till översiktsplan med tillhörande konsekvensbeskrivning och en strategisk miljöbedömning. Vi skickade förslaget på remiss för att få synpunkter från föreningar, företagare, andra kommuner, organisationer och statliga myndigheter samt uppmanade invånarna att skicka in sina synpunkter på förslaget. Efter samrådet har vi sammanfattat alla synpunkter som kom in i en så kallad samrådsredogörelse samt besvarat och tagit ställning till vad vi kan tillgodose. Därefter har vi arbetat vidare, utvecklat, ändrat och kompletterat översiktsplanen inför granskningen.

Under samrådet hade vi samtal med invånare i åtta större tätorter på landsbygden, Bårslöv, Hittarp-Laröd, Kattarp, Mörarp, Påarp, Rydebäck, Vallåkra och Ödåkra. Vi ville prata med dem om förslaget till översiktsplan, orten idag och ortens framtida utveckling genom att skapa jämlika förutsättningar för engagemang och nå ut brett till människor som bor eller verkar i orten. Jämfört med den tidiga dialogen (se avsnitt 8.3 nedan) har vi under samrådet varit i ytterligare två större tätorter, Bårslöv och Hittarp-Laröd. Vi var inte i Gantofta under samrådet eftersom det redan finns en översiktsplan som gäller för orten, Fördjupning av översiktsplanen för Gantofta (2010).

Vi bjöd in till öppna pop-up möten i orterna där man kunde dyka upp från tidig eftermiddag till tidig kväll. För att få bra och konstruktiva diskussioner var olika tjänstepersoner på plats som kunde prata om trafik, grönska och bostäder. Vi hade även med oss kolleger som var experter på exempelvis detaljplaner, exploatering, skola, fritid med mera. Mötena var på en neutral och öppen och tillgänglig plats som besökarna var bekanta med och där de kände sig trygga, exempelvis ortens lokala bibliotek eller skola. Upplägget med öppna möten fungerade fint när besökarna kom i en jämn ström så att de hade en chans att prata med oss och få svar på sina frågor. I några få situationer där många personer kom samtidigt eller i större grupp var det svårare att ta hand om alla på ett bra sätt. Vi ville särskilt locka barnfamiljer som vi vanligtvis inte möter så ofta. Vi var också tillgängliga för frågor varje eftermiddag i Stadsbyggnadshuset och det fanns läsexemplar på bland annat de lokala biblioteken, kontaktcenter med mera. Man kunde även ta del av förslaget och lämna synpunkter i den digitala översiktsplanen på helsingborg.se.

Under samrådet har vi pratat med cirka 500 personer, med en relativt jämn fördelning mellan kvinnor och män. De flesta var uppskattningsvis i åldrarna 40 – 70 år,

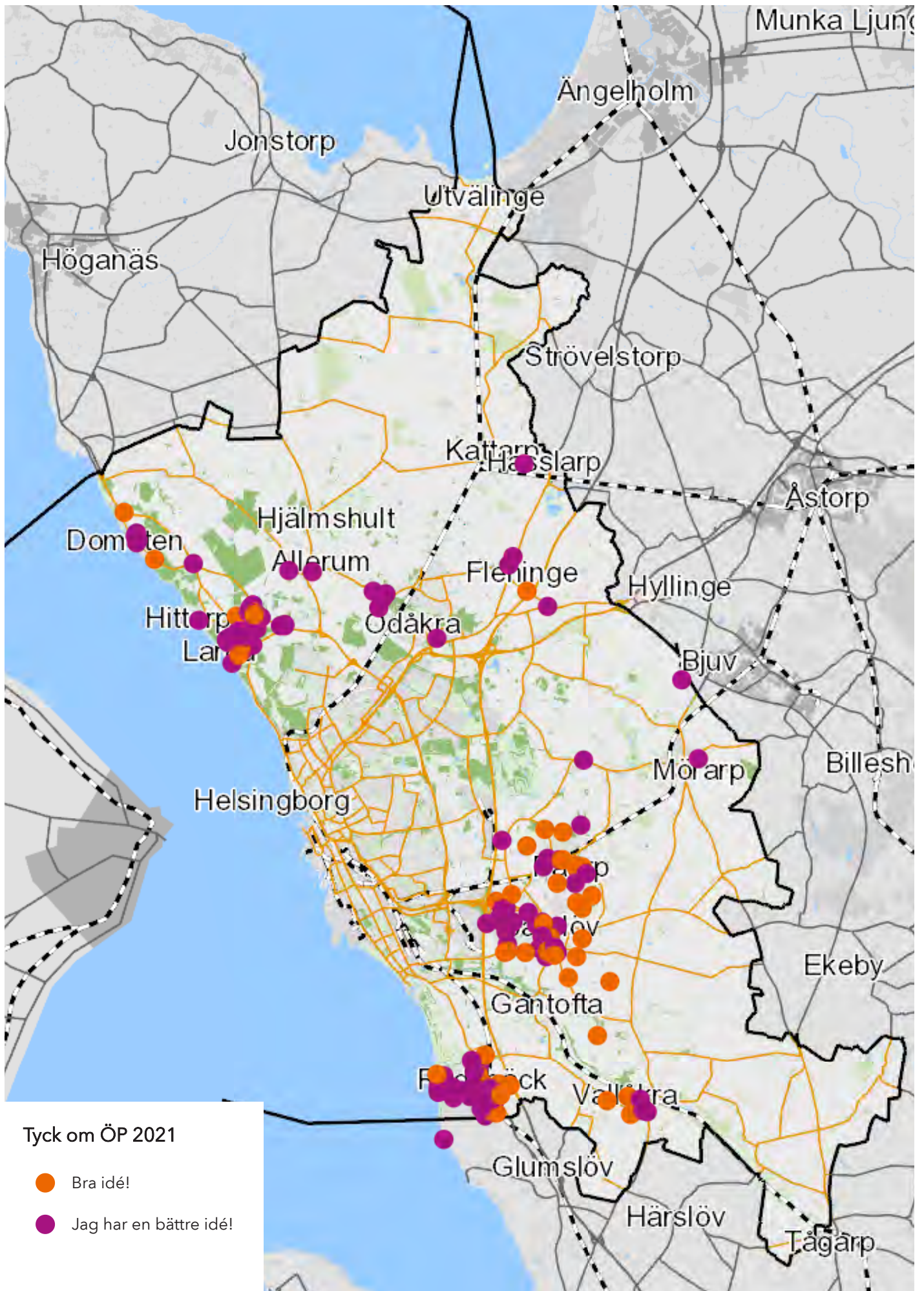
varav en majoritet var äldre. Enligt en enkel bedömning på plats har vi även träffat flera barnfamiljer med yngre barn, cirka femton ungdomar samt personer med olika slags funktionsnedsättningar och ett fåtal utrikes födda. Stämningen på plats i orterna var i huvudsak nyfiken, positiv och engagerad. De flesta framförde sina synpunkter på ett konstruktivt sätt, oavsett vad de tyckte om förslaget. Endast under ett fåtal stunder var stämningen negativ. Vi frågade inte efter deltagarnas engagemang i föreningar, men vi återsåg många bekanta ansikten från den tidiga dialogen (se avsnitt 8.3 nedan), bland annat personer som är engagerade i byalag, hembygdsföreningar, LRF, scouter, idrottsföreningar eller större markägare. Uppslutningen på mötena varierade mellan ett tjugotal personer till cirka 120 personer. Flest personer kom det till Bårslöv (cirka 120 stycken), Rydebäck (cirka 100 stycken) samt Hittarp – Laröd (cirka 80 stycken). I Ödåkra och Vallåkra mötte vi ett femtiotal personer, i Påarp och Kattarp kom det ett fyrtiotal personer. I Mörarp träffade vi omkring 20 personer. Omkring femton personer valde att komma till Stadsbyggnadshuset.

Under samrådet fick vi totalt cirka 400 yttranden, varav ett yttrande var i form av en namninsamling från cirka 370 personer. Av dessa fick vi cirka 270 synpunkter i det digitala dialogverktyget, varav omkring 240 stycken gällde förslag i kartan och cirka 30 stycken gällde texterna. En majoritet av dem som skickat synpunkter i det digitala dialogverktyget är 40 – 49 år (39 procent) samt 30 – 39 år (25 procent). Därefter kommer invånare som är 50 – 59 år (12 procent) respektive 60 – 69 år (9 procent). Det är en lägre andel unga vuxna och ungdomar som är 20 – 29 år (3 procent) samt 15 – 19 år (2 procent) liksom äldre som är 70 – 79 år (2 procent) samt 80 – 89 år (0,7 procent). Ett barn i åldern 10 – 14 år har också använt dialogkartan. Av dem som skickade in synpunkterna digitalt är 130 stycken män, 123 stycken kvinnor, 4 stycken identifierar sig som annat och 15 stycken har inte svarat på frågan.

I karttjänsten kan du ta del av de cirka 280 synpunkter som vi fick i den digitala kartan. I karttjänsten ser du inte synpunkter på texterna eller det som har skickats in via e-post eller brev.

På vår hemsida hittar du samrådsredogörelsen, där kan du läsa mer om vad folk tyckte under samrådet.

Barn och ungdomar har varit en prioriterad målgrupp enligt önskemål från den politiska beredningen för ÖP2021. För att särskilt fånga barnets perspektiv på sin ort hade vi dialoger med tio skolor, totalt cirka 300 barn i åldrarna 9 till 12 år. Vi träffade en klass eller grupp per skola i de åtta orterna Bårslöv, Hittarp-Laröd, Kattarp, Påarp, Mörarp, Rydebäck, Vallåkra och Ödåkra. Syftet



Karta 8.2 Samråd.

var att integrera barnets perspektiv i översiktsplanen genom att testa och utveckla nya metoder för dialog med barn i fysisk planering. Vi gjorde bland annat planpromenader till platser i orterna där vi föreslår framtida förändring, och där eleverna fick analysera och resonera utifrån barnets perspektiv. Vi fick en omfattande kunskap om orterna som kommer att vara ett av flera underlag att väga mot andra intressen när vi utvecklar platserna och orterna. Vi har infogat barnens generella medskick om sin ort i beskrivningarna för respektive tätort. Barnets perspektiv på de specifika områden som de har arbetat med finns i kartan för respektive plats, under en egen rubrik i kartans vägledningstext. Genom att samarbeta med barn har vi fått med en viktig dimension till översiktsplanen, barnets eget perspektiv. Vi har skickat information om samrådet till alla vårdnadshavare och har troligtvis nått ut till en större andel barnfamiljer än vanligt.

På vår hemsida kan du läsa mer om barnets perspektiv.

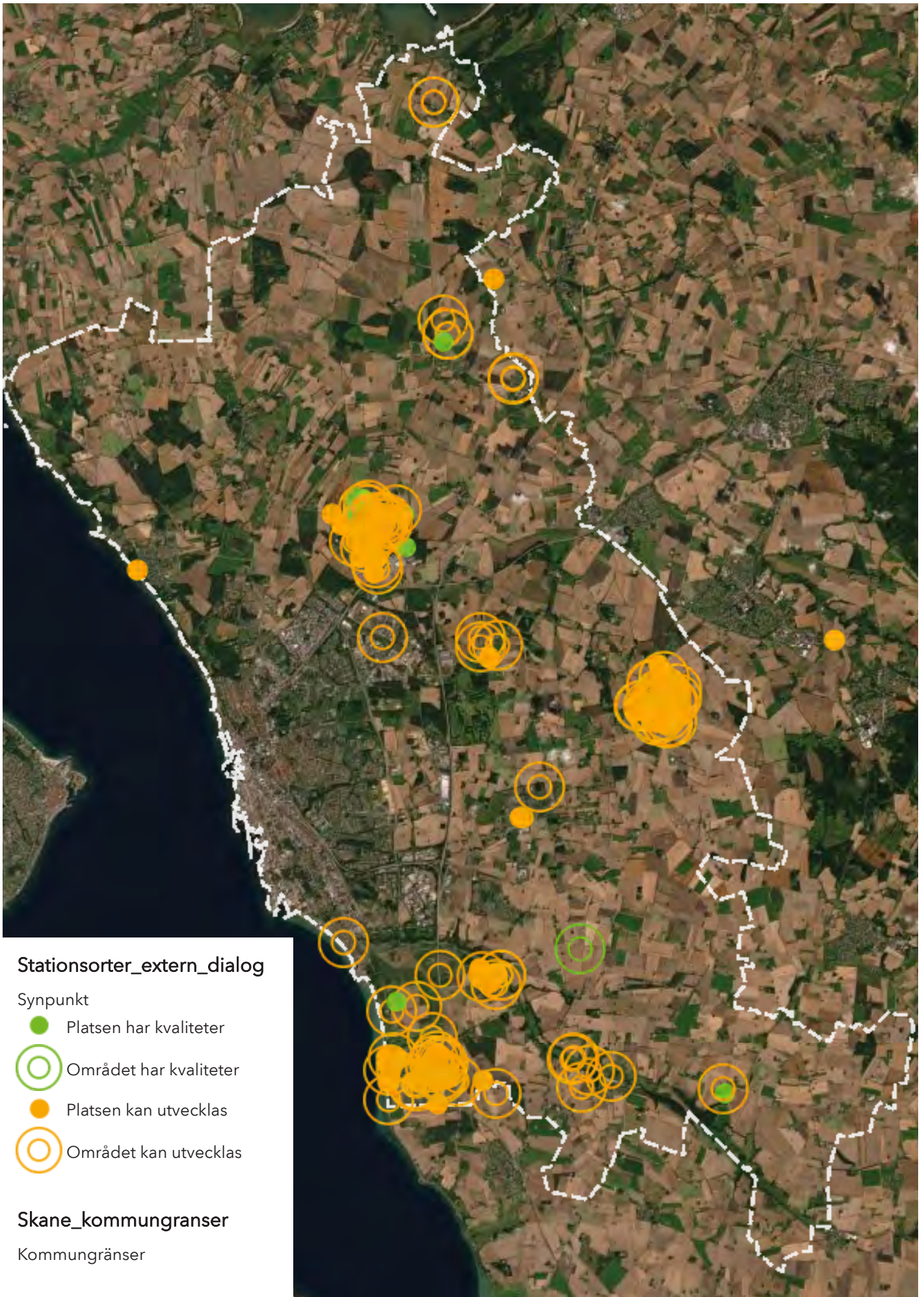
8.3 Tidig dialog

Den tidiga dialogen är informell och ger en bra grund till processen med översiktsplanen då vi ofta pratar förutsättningslöst med invånarna för att få kunskap och underlag innan tar fram ett förslag för ett specifikt område.

Våren 2019 bjöd vi in till möten i våra sju stationsorter Vallåkra, Påarp, Kattarp, Mörarp, Rydebäck, Gantofta och Ödåkra. Syftet var att lära känna orterna genom att prata med invånarna om hur det är att bo, verka och leva i orterna på landsbygden idag samt få många olika perspektiv och tankar om ortens framtida utveckling. Vi bjöd in till öppna möten på plats i orterna. Deltagarna fick anmäla sig i förväg samt ange vilka eventuella frågor som man särskilt ville prata om. Detta för att säkerställa att vi kunde ta hand om besökarna, få ett bra samtalsklimat samt lagom stora grupper med jämlig fördelning av män och kvinnor. För att underlätta för deltagarna att medverka en vardagkväll bjöd vi på enklare mat. Vi ville särskilt bjuda in barnfamiljer och samtidigt fånga deras barns perspektiv på sin ort. Därför ordnade vi egna samtalsgrupper för de barn som ville komma för att prata med oss. Vi även haft ett digitalt dialogverktyg på helsingborg.se där invånarna har kunnat lämna synpunkter om områden eller platser som har kvaliteter samt vad som kan utvecklas.

För att få bra och konstruktiva samtal delade vi in oss i samtalsgrupper där deltagare med blandade åldrar och intressen fick bryta olika perspektiv mot varandra. Grupperna gick mellan stationer med olika teman - boende och service, grönska och rekreation, trafik och resor samt berättelser och minnen. En neutral person vid varje bord hade som uppgift att underlätta och höja kvaliteten på samtalen genom att till exempel se till att alla fick komma till tals i tur och ordning. Vi samlade invånarnas kunskap på flygfoton över orten och hade även stöd av kolleger som experter i olika sakfrågor till exempel detaljplaner, drift och underhåll, trafik, skola med mera. Vi tycker att upplägget med samtalsgrupper fungerade bra för att prata om orternas utvecklingsmöjligheter, även om det på vissa platser blev många personer i grupperna på grund av ett stort intresse. Vi fick även positiv respons på upplägget och samtalsgrupperna från många deltagare.

Under den tidiga dialogen har vi pratat med cirka 270 personer, omkring 140 kvinnor och 130 män. De flesta var uppskattningsvis i åldrarna 40 – 70 år, varav en majoritet var äldre. Vi mötte en del barnfamiljer som hade med sig yngre barn till mötena och nådde även ett tiotal ungdomar som vi pratade med i egna samtalsgrupper. Uppslutningen var god och varierade från ett tjugotal till ett femtiotal personer per ort. Stämningen var bra och alla verkade känna alla, främst i de mindre byarna. Det fanns ett stort lokalt engagemang, då mer än hälften av deltagarna var medlemmar i olika slags föreningar, exempelvis byalag,



Karta 8.3 Tidig dialog.

hembygdsförening, idrottsförening, scoutrörelsen, PRO, politiskt parti, bostadsrättsförening, dikningsföretag, LRF, Röda Korset, Svenska kyrkan eller informella intressegrupper som grannsamverkan, föräldraråd, bastubadare, boulegrupp, canastagrupp med mera. Man kunde även lämna synpunkter om sin ort i den digitala översiktsplanen på helsingborg.se.

På hemsidan finns dokumentet Tyckt om orterna - Återkoppling från samtal i sju stationsorter under våren 2019, där du kan läsa mer om vad folk tyckte i den tidiga dialogen.

I karttjänsten kan du ta del av de cirka 200 synpunkter som vi fick i den digitala kartan.

Övergripande synpunkter om den långsiktiga fysiska utvecklingen har vi hanterat inom ramen för översiktsplanen som input till samrådshandlingen. Det gäller bland annat behov av ett mer varierat bostadsutbud med olika storlekar och upplåtelseformer, lämpliga platser för bostäder och service, utveckling av rekreatiomsområden och grönstråk, strukturen för gång- och cykeltrafik med mera. Specifika eller mer detaljerade synpunkter som inte gäller långsiktig fysisk planering har vi tagit om hand inom de verksamheter som ansvarar för detta inom Helsingborgs stad. Det kan handla om trafikmiljöer, trygghet, utveckling och skötsel av grönytor och allmän platsmark, aktiviteter med mera. Synpunkterna är underlag i verksamheternas fortsatta planering där det sker avvägning och prioritering gentemot andra behov i budgeten. Vi har förmedlat synpunkter som gäller kollektivtrafik, vägar, utveckling av natur till de myndigheter som ansvarar för detta, exempelvis Trafikverket, Skånetrafiken, Region Skåne och Länsstyrelsen. Andra frågor måste hanteras i samverkan med exempelvis privata markägare och liknande.

Den tidiga dialogen har vi gjort tillsammans med projektet Utvecklingsplaner för stationsorterna, som syftar till att skapa förutsättningar för att öka attraktiviteten i våra stationsorter. Vi har försökt att identifiera frågor och eldsjälar för fortsatt lokalt engagemang kring orternas utveckling. På vår hemsidan kan du läsa mer om projektet.

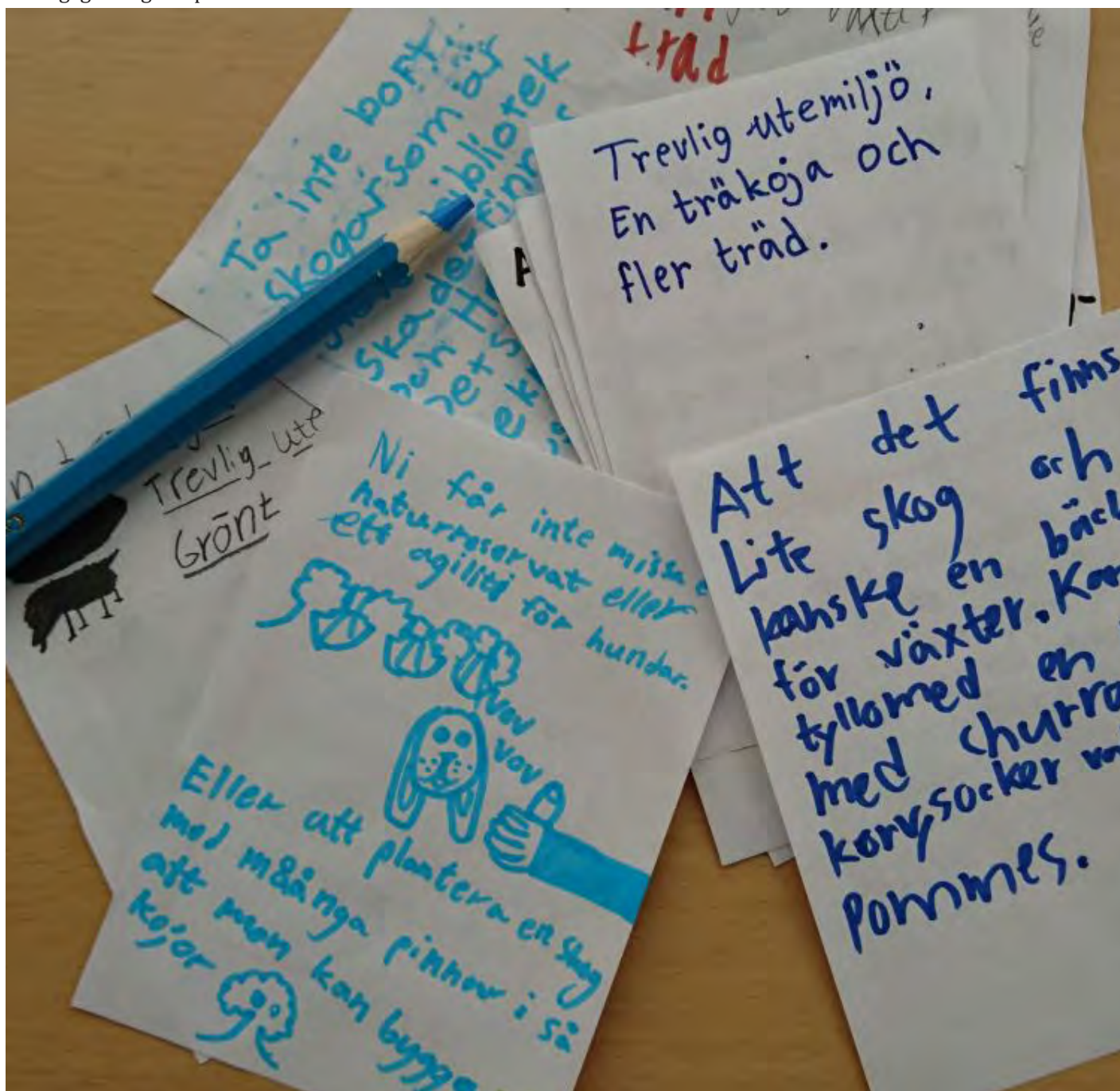
Vi har även samverkat med forskare från Lunds universitet, Institutionen för service management och tjänstvetenskap, som tillsammans med Helsingborgs stad driver forskningsprojektet "En modell för att bygga och utveckla plats genom mänskliga minnen". Inom projektet utvecklar man en ny metod för att ta tillvara på invånarnas berättelser och minnen, det vill säga immateriella värden som komplement till de materiella värden som finns på en plats. I denna samverkan har vi provat att samla in och dokumentera invånarnas egna berättelser och minnen i våra samtalsgrupper för att använda som ett av flera underlag när orterna ska utvecklas. Vi har fortsatt att samverka med forskarna i projektet för att se på vilket sätt metoden att belysa människors berättelser kan få betydelse för en översiktsplan och Helsingborgs framtida utveckling.

8.4 Om dialog och process

I processen med att ta fram en översiktsplan finns det flera tillfällen då vi skickar förslaget på remiss och samlar in synpunkter från invånare, myndigheter, organisationer, andra kommuner med flera. De tillfällen är tidig dialog, samråd och granskning. Den demokratiska processen med våra invånare är viktig för att ge oss kunskap om hur vardagen i området, orten, centralorten eller landsbygden fungerar och ge dem möjlighet att fråga, resonera och lämna synpunkter. Utgångspunkten för dialogen är bland annat det första jämställdhetspolitiska delmålet om att uppnå jämn fördelning av makt och inflytande i samhället samt Barnkonventionens artikel 12, Barn har rätt att uttrycka sin mening och höras i alla frågor som rör barnet. Hänsyn ska tas till barnets åsikter, utifrån barnets ålder och mognad. Invånarna ska ha likvärdiga möjligheter att engagera sig och påverka. Vuxna och barn oavsett

kön, ålder och bakgrund ska få vara med och dela med sig av sina erfarenheter, åsikter och idéer så att vi får en mångfald av olika perspektiv.

Utmaningen med dialogen är att vi oftast når en begränsad målgrupp, främst äldre eller personer som vill framföra åsikter mot förslaget. Därför måste vi ständigt utmana oss själva för att hitta nya vägar för att nå fler grupper och en större andel av invånarna. Under planeringen av den tidiga dialogen ville vi att de lokala föreningarna skulle vara medskapare tillsammans med oss. Vi resonerade även kring hur vi skulle bredda perspektivet och nå exempelvis civilsamhället, ideella föreningar, tysta grupper eller individer som företräder olika slags perspektiv. Under processen fick vi därefter göra vissa vägval för att komma fram till ett bra och rimligt upplägg utifrån de förutsättningar som vi hade i form av tid och resurser.



När vi planerade samrådet var det viktigt att återkoppla till boende i de åtta orter på landsbygden som vi besökte under den tidiga dialogen. Vi bjöd in brett i olika kanaler, exempelvis lokala föreningars sociala medier och webbplatser, vykort, annonserade i gratistidning samt satte upp affischer i orten. Det finns ett stort engagemang i orterna och vi ville möta boende i alla orterna under nio veckor på ett jämlikt sätt. I samrådet skickade vi även information om samrådet och pop-up mötena till alla föreningar i Helsingborgs föreningsregister, och vi samverkade med Helsingborgs företagargrupper för att särskilt nå ut till företagare. Vi uppmanade även invånare att sprida informationen vidare muntligt eller i andra lokala kanaler eftersom vi vet av erfarenhet att det ofta når ut minst lika bra som annonser och liknande.

När vi planerade granskningen var det utifrån de förutsättningar och restriktioner som gällde under pandemin. Även här ville vi återkoppla till boende i våra tätorter på landsbygden och tog därför fram filmer med lokal anknytning som fick väldigt många visningar samt bjöd in till digitala möten för föreningar med mera. Utmaningen var att ta fram ett lockande upplägg för dialog enbart i digitala kanaler som även tilltalar de invånare som föredrar det fysiska mötet. Under granskningen mötte vi totalt sett färre invånare än i samrådet. Det är den fas då invånare generellt sett är mindre benägna att skicka in synpunkter jämfört med samrådet som sker tidigare i processen.

I den digitala översiktsplanen på helsingborg.se har man kunnat ta del av förslaget, läsa text tillsammans med karta, zooma, läsa andras medskick samt lämna synpunkter på karta och text under remisstiderna. Statistiken för dem som medverkade digitalt visar i stora drag att vi har nått en majoritet av invånare i åldrarna 30 – 50 år, med en viss skillnad mellan samråd och granskning. Det är totalt sett en låg andel ungdomar/unga vuxna i åldrarna 15 – 30 år som har medverkat i det digitala dialogverktyget, vilket är en fortsatt utmaning. Även invånare i åldrarna 70 år och äldre har haft en lägre medverkan i det digitala dialogverktyget. Den målgruppen är däremot väl representerad i våra fysiska möten liksom i telefonsamtal och e-post. Eftersom barn har varit en prioriterad målgrupp har vi haft fysiska dialoger under samrådet då vi har mött tio skolor och totalt 300 barn i åldrarna 9 till 12 år. Vi hoppas att vi genom den digitala översiktsplanen har kunnat nå till exempel invånare som inte kan medverka och riskerar att inte få sina rättigheter tillgodosedda på grund av exempelvis tidsbrist, funktionsvariation, ålder eller liknande. Men det är inget som vi kan styrka med statistik. För att göra översiktsplanen tillgänglig har vi under remisstiderna även haft tryckta exemplar på områdesbiblioteken, Helsingborg kontaktcenter och på

stadsbyggnadsförvaltningen. Vi har också visat de olika funktionerna i den digitala översiktsplanen på våra fysiska träffar under samrådet.

Vi kan konstatera att vi under processens olika faser har nått ut till invånare i åldrarna 9 - 12 samt 30 – 75 år. När vi analyserar de synpunkter som har kommit in försöker vi vara medvetna om vem som har medverkat och haft inflytande i planprocessen och resonerar också kring vilka andra målgrupper som vi kan ha missat och vad det kan betyda för översiktsplanen. Vissa bakgrundsfaktorer kan vi bedöma under mötet, till exempel ålder och kön, medan andra är svåra att få fram utan att fråga specifikt om exempelvis hushållssammansättning, sexuell identitet eller utländsk härkomst. Vi har möjlighet att fråga efter fakta om dem som medverkar i den digitala dialogen på helsingborg.se. Samtidigt är det en utmaning att inte försvåra för användaren genom att fråga efter för många bakgrundsfaktorer, det vill säga ålder, kön med mera. Den statistik som vi får när vi frågar är värdefull för att ge oss en viss bild av vilka som har medverkat. För dem som kontaktar oss genom e-post, telefonsamtal eller brev har vi ingen motsvarande statistik om bakgrundsfaktorer. Genom att om möjligt använda och redovisa könsuppdelad statistik även i planförslagets analyser och liknande kan vi visa vem som gynnas av besluten vilket är en förutsättning för att kunna forma planförslaget utifrån målet om jämställdhet.

Vi bedömer att det kan finnas målgrupper som inte har medverkat i lika stor utsträckning som andra, främst ungdomar, barnfamiljer och utrikes födda. För att få en mer jämställd fördelning av resurser behöver vi fortsätta sträva efter att även de kan få sina röster hörda och intressen tillgodosedda. Uppläggen som vi har valt för tidig dialog, samråd och granskning är formade utifrån de resurser och förutsättningar som vi hade till projektets förfogande för att vi i möjligaste mån skulle kunna fånga en bredd av deltagare och nå ut till prioriterade målgrupper, exempelvis barn. I kommande dialoger fortsätter vi gärna att testa nya, innovativa och kanske otraditionella sätt för att nå ut och möjliggöra för fler och nya grupper av invånare att medverka så att olika perspektiv kan bli belysta. Det är viktigt att tidigt vara medveten om att det kan krävas extra resurser i form av tid och personal för sådana dialoger. Vi utvärderar och tar med oss erfarenheterna från den här processen när vi planerar inför kommande dialoger i fysisk planering.

ÖVERSIKTSPLAN 2021

helsingborg.se/op2021

storymaps.arcgis.com/collections/96bf9cc04f08407f9565e74a5a08ef67



HELSINGBORG

Antagen av kommunfullmäktige den 14 december 2021, § 257

Mångfunktionell bebyggelse						
ID	Område	Tematisk kategori	Vägledning	Ställningstagande och konsekvenser	Hänsyn	Barnens perspektiv på platsen
298	Bårslöv	Ny mångfunktionell bebyggelse	Bårslövs centrum. Befintligt centrum som idag främst består av service. Förtätning med service, fler bostäder i flerbostadshus och attraktiva offentliga rum är önskvärd. Området kan bebyggas med gruppbebyggelse. Centrumet kan växa utmed Nyvångsvägen. Centrumet ska bidra till att skapa tydliga stråk till omgivande bostadsenklaver.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.7.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totalförsvär, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.7 Biotopskydd, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram	Barn i Bårslövs skola har analyserat platsen och gjort medskick som ska vägas mot andra intressen i kommande planering. Det bästa med den här platsen är att den ligger nära skolan och har service som affär, pizzeria, bokbuss, kollektivtrafik och en stor parkering. Barn behöver ett finare centrum som är trevligt utomhus, med mer och finare färger, bänkar, askkoppar och soptunnor, cykelställ och fler parkeringar. Det vore bra med en större och bättre affär, apotek, café, restaurang eller en liten kiosk. Det behövs också fler planteringar med blommor, växter och gräs. Barn vill gärna kunna leka på en lekplats, spela spel eller vara på en parkourbana. Missa inte plats för aktiviteter och lek, en stor affär och mer färg. Det behöver även finnas skog, natur och park, bon till djur och djurhågn. Glöm inte övergångsställen eller en tunnel under vägen. Se även barnens medskick i 4.7 Bårslöv samt 8 Dialog.
186	Hittarp-Laröd	Ny mångfunktionell bebyggelse	Triangeltomten. Område för centrum, bostäder, service och icke störande verksamheter. Området ska vara integrerat med omgivningen samt förstärka befintliga stråk. Stor vikt bör läggas vid att skapa en helhet på platsen med gott markutnyttjande samt väl gestaltade och attraktiva offentliga rum. I området måste det finnas yttlig dagvattenhantering för att inte ytterligare öka flödet till den erosionspåverkade Sofiero-ravinen. Förutsättningar för hållbart resande till området behöver säkerställas i senare planeringsskeden genom till exempel gång- och cykelkopplingar till viktiga målpunkter samt utveckling av närliggande busshållplats. För leveranser och biltrafik är det viktigt att i senare planeringsskeden säkerställa kapacitet i korsningspunkter i omkringliggande vägnät samt parkering och angöring inom området.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.2.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.2 Riksintresse naturvård, 5.1.3 Riksintresse friluftsliv, 5.1.5 Riksintresse kustzon, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totalförsvär, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.7 Stamnät och regionnät för el och fjärrvärme, 6.14 Landskapskaraktärer	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.

172	Hittarp-Laröd	Ny mångfunktionell bebyggelse	Laröds centrum. Ombyggnad med bostäder, service och icke störande verksamheter är möjlig. Serpentinvägen ska utgöra huvudstråket i centrum utmed vilket entréer och attraktiva offentliga rum ska lokaliseras.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.2.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.2 Riksintresse naturvård, 5.1.5 Riksintresse kustzon, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totaltförsvar, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram	Barn i Laröds skola har analyserat platsen och gjort medskick som ska vägas mot andra intressen i kommande planering. Det bästa med platsen är att man kan handla i en affär och att det är nära till mycket. Barn behöver aktiviteter och lek, ställen att hänga på, större lekplats, hinderbana, labyrint, trädkoja och pinnar till att bygga kojor. Det är viktigt med service som affär, café, kiosk, restaurang, bibliotek samt gratis wifi. Det ska vara en by, inte en stad. Missa inte att naturen och en bra, grön utemiljö är viktigast. Den får inte tas bort eller skymmas av bostäder. Det måste finnas service och plats för aktiviteter och lek för människor i alla olika åldrar. Man ska inte skräpa ner. Vi har ändrat markanvändning på platsen sedan barnens dialog och har tagit med relevanta delar av deras texter. Se även barnens medskick i 4.2. Hittarp Laröd samt 8 Dialog.
54	Kattarp-Hasslarp	Utvecklad mångfunktionell bebyggelse	Hasslarps centrum. Befintligt centrum med bostäder, icke störande verksamheter och service. Förtätning med service, bostäder och ickestörande verksamheter är möjlig. Det ska reserveras yta för att skapa en planskild korsning över järnvägen. Beakta buller från järnvägen.	2.3.1 Övergripande Trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning, 4.3.3 Transportinfrastruktur	5.1.11 Riksintresse kommunikationer för järnväg och väg, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totaltförsvar, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.9 Farligt gods på järnväg och väg, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.

38	Kattarp-Hasslarp	Utvecklad mångfunktionell bebyggelse	Kattarps station. Befintligt centrum som idag främst består av bostäder. En utveckling med bostäder, arbetsplatser, service, attraktiva offentliga rum är önskvärt. Centrumet kan även växa utmed Rallarevägen. Mark ska reserveras för att öka kapaciteten på Västkustbanan. Det ska finnas utrymme för en framtida dagligvarubutik. Beakta buller från järnvägen.	2.3.1 Övergripande Trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.11 Riksintresse kommunikation, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totaltförsvar, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.9 Farligt gods på järnväg och väg,	Barn i Kattarps skola har analyserat platsen och gjort medskick som ska vägas mot andra intressen i kommande planering. Det bästa med den här platsen är att man kan ta sig från en plats till en annan. Man kan åka tåg och cykla. Det är bra för folk som ska åka till jobbet eller som inte har någon bil. Barn behöver trottoarer, övergångsställe och cykelväg. Bommarna behöver bli säkrare. Växter och djur behöver mark och jord, men också fler växter som de kan äta och fågelholkar där de kan bygga bo. Träd behöver mer yta under marken för att växa. Vi får inte slänga skräp i naturen. Missa inte att ta hand om naturen. Spara Äppelskogen, hugg inte ner träd, gör en grillplats och visa hänsyn till djuren och deras bon. Det behöver finnas en liten affär, pizzeria och fler cykelställ. Glöm inte att ta reda på vad andra tycker om platsen eller förändringen, även barn. Kom ihåg ritningar och att fråga om tillstånd. Se även barnens medskick i 4.3 Kattarp Hasslarp samt 8 Dialog.
37	Kattarp-Hasslarp	Ny mångfunktionell bebyggelse	Kattarps station. Nytt centrum som kan bebyggas med bostäder, arbetsplatser, service, och attraktiva offentliga rum. Området kan bebyggas med en täthet som motsvarar Gruppbebyggelse. Mark ska reserveras för att öka kapaciteten på Västkustbanan. Hänsyn ska tas till buller från Västkustbanan	2.3.1 Övergripande Trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.11 Riksintresse kommunikation, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totaltförsvar, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.9 Farligt gods på järnväg och väg	Barn i Kattarps skola har analyserat platsen och gjort medskick som ska vägas mot andra intressen i kommande planering. Det bästa med den här platsen är att man kan ta sig från en plats till en annan. Man kan åka tåg och cykla. Det är bra för folk som ska åka till jobbet eller som inte har någon bil. Barn behöver trottoarer, övergångsställe och cykelväg. Bommarna behöver bli säkrare. Växter och djur behöver mark och jord, men också fler växter som de kan äta och fågelholkar där de kan bygga bo. Träd behöver mer yta under marken för att växa. Vi får inte slänga skräp i naturen. Missa inte att ta hand om naturen. Spara Äppelskogen, hugg inte ner träd, gör en grillplats och visa hänsyn till djuren och deras bon. Det behöver finnas en liten affär, pizzeria och fler cykelställ. Glöm inte att ta reda på vad andra tycker om platsen eller förändringen, även barn. Kom ihåg ritningar och att fråga om tillstånd. Se även barnens medskick i 4.3 Kattarp Hasslarp samt 8 Dialog.
42	Kattarp-Hasslarp	Ny mångfunktionell bebyggelse	Gällande detaljplan finns för Kattarp 27:1	2.3.1 Övergripande Trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totaltförsvar, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.5 Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.

220	Mörarp	Ny mångfunktionell bebyggelse	Mörarps centrum. Befintligt centrum som idag främst består av service. Förtätning med service, fler bostäder och attraktiva offentliga rum är önskvärd. Området kan bebyggas med gruppbebyggelse. Centrumet kan även växa utmed Bjuvsleden. Det krävs en VA-utredning för hela Mörarp innan utbyggnad kan påbörjas.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.5.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totaltförsvar, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.
222	Mörarp	Utvecklad mångfunktionell bebyggelse	Mörarps centrum. Befintligt centrum som idag främst består av service. Det är önskvärdt med förtätning som service, fler bostäder i flerbostadshus och attraktiva offentliga rum. Centrumet kan även växa utmed Bjuvsleden. Det krävs en VA-utredning för hela Mörarp innan utbyggnad kan påbörjas. Eventuellt krävs investeringar i VA-nätet.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.5.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totaltförsvar, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.
269	Påarp	Utvecklad mångfunktionell bebyggelse	Påarps centrum. Befintligt centrum som består av service och bostäder. Förtätning med service, fler bostäder och attraktiva offentliga rum är önskvärd. Centrumet behöver bindas ihop med stationen. Mark ska reserveras för en utbyggnad med dubbelspår på Skånebanan. Buller och risker från Skånebanan ska beaktas.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.6.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning, 4.6.3 Transportinfrastruktur	5.1.11 Riksintresse kommunikation, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totaltförsvar, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.9 Farligt gods på järnväg och väg	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.
349	Rydebäck	Utvecklad mångfunktionell bebyggelse	Rydebäck centrum. Befintligt centrum med bostäder, service och icke störande verksamheter som sträcker sig från det ursprungliga centrumet vid torget i väst bort till stationen. Rydebäcks stationsgata utgör ett viktigt stråk som knyter ihop de båda delarna. Centrumets tyngdpunkt ska ligga väster om stationen och vid torget men viss service och icke störande verksamheter kan skapas även öster om stationen i direkt anslutning till stationen. Ny bebyggelse ska ha en hög täthet och främst bestå av Stadsmässig bebyggelse. Buller från Västkustbanan ska beaktas.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.9.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.5 Riksintresse kustzon, 5.1.11 Riksintresse kommunikation för järnväg och väg, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totaltförsvar, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.9. Farligt gods på järnväg och väg, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram	Barn i Rydebäcks skola har analyserat platsen och gjort medskick som ska vägas mot andra intressen i kommande planering. Det bästa med platsen är att man kan ta tåget från stationen. Barn behöver aktiviteter och lek, en lekplats, skejtpark, parkour, ny öppen idrottshall eller cykelbana med gupp. Det vore bra med ett köpcenter, galleria eller en kiosk. Det är viktigt för barn att det är säkert i trafiken med en cykelbana. Växter och djur behöver skog, träd och natur, eller park med växter och grönska. De mår bra av att få vatten från en sjö, och inte så mycket trafik i området. Missa inte skog, natur och park med träd, buskar, växter, en sjö eller bäck. Det är viktigt att barn har aktiviteter och lek. Vi vill ha ett miljövänligt samhälle med förnybar energi, solpaneler och vindkraftverk och de boende i området behöver service, restauranger, kiosk och ny skola. Se även barnens medskick i 4.9 Rydebäck samt 8 Dialog.

348	Rydebäck	Ny mångfunktionell bebyggelse	Rydebäck centrum. Befintligt centrum med bostäder, service och icke störande verksamheter som sträcker sig från det ursprungliga centrumet runt torget i väst bort till stationen. Rydebäcks stationsgata utgör ett viktigt stråk som knyter ihop de båda delarna. Centrumets tyngdpunkt ska ligga väster om stationen och vid torget men viss service och icke störande verksamheter kan skapas även öster om stationen i direkt anslutning till stationen. Ny bebyggelse ska ha en hög täthet och främst bestå av Stadsmässig bebyggelse. Buller från Västkustbanan ska beaktas.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.9.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.5 Riksintresse kustzon, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totalförsvaret, 5.2.3 Miljö kvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljö kvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 5.1.11 Riksintresse kommunikation för järnväg och väg	Barn i Rydebäcks skola har analyserat platsen och gjort medskick som ska vägas mot andra intressen i kommande planering. Det bästa med platsen är att man kan ta tåget från stationen. Barn behöver aktiviteter och lek, en lekplats, skejtpark, parkour, ny öppen idrottsvall eller cykelbana med gupp. Det vore bra med ett köpcenter, galleria eller en kiosk. Det är viktigt för barn att det är säkert i trafiken med en cykelbana. Växter och djur behöver skog, träd och natur, eller park med växter och grönska. De mår bra av att få vatten från en sjö, och inte så mycket trafik i området. Missa inte skog, natur och park med träd, buskar, växter, en sjö eller bäck. Det är viktigt att barn har aktiviteter och lek. Vi vill ha ett miljövänligt samhälle med förnybar energi, solpaneler och vindkraftverk och de boende i området behöver service, restauranger, kiosk och ny skola. Se även barnens medskick i 4.9 Rydebäck samt 8 Dialog.
346	Rydebäck	Utvecklad mångfunktionell bebyggelse	Rydebäck centrum. Befintligt centrum med bostäder, service och icke störande verksamheter som sträcker sig från det ursprungliga centrumet vid torget i väst bort till stationen. Rydebäcks stationsgata utgör ett viktigt stråk som knyter ihop de båda delarna. Centrumets tyngdpunkt ska ligga väster om stationen och vid torget men viss service och icke störande verksamheter kan skapas även öster om stationen i direkt anslutning till stationen. Ny bebyggelse ska ha en hög täthet och främst bestå av stadsmässig bebyggelse. Buller från Västkustbanan ska beaktas.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.9.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.5 Riksintresse kustzon, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totalförsvaret, 5.2.3 Miljö kvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljö kvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.
363	Vallåkra	Utvecklad mångfunktionell bebyggelse	Vallåkra Centrum. Befintligt centrum med bostäder, service och icke störande verksamheter. Nya inslag ska lokaliseras utmed Norra Vallåkravägen. Utrymme för en extra plattform vid stationen ska reserveras. Risk och buller från Råådalsbanan, som utgör färdväg för farligt gods, ska beaktas.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.8.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.1 Riksintresse kulturmiljövård, 5.1.2 Riksintesse naturvård, 5.1.3 Riksintesse friluftsliv, 5.1.11 Riksintesse Kommunikation, 5.1.12 Riksintesse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintesse totalförsvaret, 5.2.3 Miljö kvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljö kvalitetsnorm för luft, 5.2.5 Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.9 Farligt gods på järnväg och väg	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.

364	Vallåkra	Ny mångfunktionell bebyggelse	Pågående detaljplan för Lerkruset 4.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.8.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.1 Riksintresse kulturmiljövård, 5.1.2 Riksintresse naturvård, 5.1.3 Riksintresse friluftsliv, 5.2.8 Landskapsbildsskydd, 5.1.11 Riksintresse kommunikation, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totaltförsvaret, 5.2.3 Miljö kvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljö kvalitetsnorm för luft, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.9 Farligt gods på järnväg och väg	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.
177	Ödåkra	Ny mångfunktionell bebyggelse	Våla. Nytt område för blandad bebyggelse vilket inkluderar handel. Inriktningen för området måste utredas. Arbetet med att förändra markanvändning i Vålaområdet ska föregås av ett planprogram eller annan typ av plan som lägger fast en huvudstruktur för området. En trafikutredning, som även visar påverkan på trafiksystemet i Ödåkra, ska tas fram i samband med FÖP/planprogram. En parkeringsstrategi och strukturbild ska finnas som prioriterar hållbart resande högst. För att undvika ny vägkoppling via Duvestubbe skog och minimera störningar från alstrad biltrafik ska ambitiösa mål för hållbart resande formuleras för områdets utveckling. Påverkan på Björka fålad ska beaktas. Området har stora infiltrationsmöjligheter och vattenhantering måste särskilt utredas i samband med FÖP/planprogram. Utveckling inom ramen för områdets nuvarande inriktning kan göras genom detaljplan. Då ska även en konsekvensbeskrivning som beskriver påverkan på stadskärnan och trafiksituationen i området tas fram.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.4.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totaltförsvaret, 5.2.3 Miljö kvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljö kvalitetsnorm för luft, 5.2.7 Biotopskydd, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.14 Landskapskaraktärer	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.

111	Ödåkra	Utvecklad mångfunktionell bebyggelse	<p>Ödåkra centrum. Befintligt centrum som idag främst är lokaliserat till östra sidan av stationen. Förtätning med service, bostäder och icke störande verksamheter är möjlig. Centrum kan växa på väster sida om stationen mot Spritfabriken. Stor vikt bör läggas vid att knyta samman de olika delarna, tydliggöra viktiga gång- och cykelstråk och skapa attraktiva offentliga rum. Det ska finnas en parkeringsstrategi och strukturbild som prioriterar hållbart resande högst. En trafikutredning behöver göras för utbyggnadsområdet som även visar påverkan på trafiksystemet i Ödåkra. För att undvika ny vägkoppling via Duvestubbe skog och minimera störningar från alstrad biltrafik ska ambitiösa mål för hållbart resande formuleras för områdets utveckling. Ny högre bebyggelse är möjlig, men Spritfabriken ska vara den framträdande byggnaden i orten. Buller från Väst kustbanan ska beaktas. Mark ska reserveras för dubbelspår på Väst kustbanan. Bebyggelsen ska ta särskild hänsyn till närliggande vattendrag.</p>	<p>2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.4.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning</p>	<p>5.1.11 Riksintresse kommunikation, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totalförsvär, 5.2.3 Riksintresse totalförsvär, 5.2.3 Miljö kvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljö kvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.3. Påverkan på grundvattnet, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kultur miljöprogram</p>	<p>Barn i Svengårdsskolan har analyserat platsen och gjort medskick som ska vägas mot andra intressen i kommande planering. Det bästa är att det finns service, man kan köpa godis, pizza och mat och låna böcker. Det är bra att vara här med kompisar och det finns bra natur. Barn behöver ha möjlighet till aktiviteter och lek på en lekplats, skejtpark, hinderbana, scoutlokal, pulkabackar eller barncafé. Det behövs regnskydd med bänk och soptunnor. Växter och djur behöver träd, växter, grönska, gräs och rabatt med blommor. De mår bra av vatten och mat. Djur behöver fågelholkar och insektsbon med skydd och skugga men även hinderbanor eller ett hundhörn där de kan vara lösa. Missa inte att göra plats för aktiviteter och lek, ett dansgolv i trä och platser för kurragömma. Det behövs lokaler för föreningar och aktiviteter. Skog, natur och park är viktiga och behöver innehålla bon, blommor och vattenspridare. Glöm inte aktiviteter för djuren. Se även barnens medskick i 4.4 Ödåkra samt 8 Dialog.</p>
108	Ödåkra	Ny mångfunktionell bebyggelse	<p>Ödåkra centrum. Ny del av centrum som idag främst är lokaliserat till östra sidan av stationen. Kan byggas med stadsmässig bebyggelse. Förtätning med service, bostäder och icke störande verksamheter är möjlig. Centrum kan med fördel växa på väster sida om stationen mot Spritfabriken. Stor vikt bör läggas vid att knyta samman de olika delarna, tydliggöra viktiga gång- och cykelstråk och skapa attraktiva offentliga rum. En trafik- och parkeringsutredning behöver göras för området som helhet. Det ska finnas en parkeringsstrategi och strukturbild som prioriterar hållbart resande högst. För att undvika ny vägkoppling via Duvestubbe skog och minimera störningar från alstrad biltrafik behöver ambitiösa mål för hållbart resande formuleras och följas som förutsättning för områdets utveckling. Ny högre bebyggelse är möjlig, men Spritfabriken ska vara den framträdande byggnaden i orten. Buller från Väst kustbanan ska beaktas. Mark ska reserveras för dubbelspår på Väst kustbanan.</p>	<p>2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.4.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning</p>	<p>5.1.11 Riksintresse kommunikation, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totalförsvär, 5.2.3 Riksintresse totalförsvär, 5.2.3 Miljö kvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljö kvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kultur miljöprogram</p>	<p>Barn i Svengårdsskolan har analyserat platsen och gjort medskick som ska vägas mot andra intressen i kommande planering. Det bästa är att det finns service, man kan köpa godis, pizza och mat och låna böcker. Det är bra att vara här med kompisar och det finns bra natur. Barn behöver ha möjlighet till aktiviteter och lek på en lekplats, skejtpark, hinderbana, scoutlokal, pulkabackar eller barncafé. Det behövs regnskydd med bänk och soptunnor. Växter och djur behöver träd, växter, grönska, gräs och rabatt med blommor. De mår bra av vatten och mat. Djur behöver fågelholkar och insektsbon med skydd och skugga men även hinderbanor eller ett hundhörn där de kan vara lösa. Missa inte att göra plats för aktiviteter och lek, ett dansgolv i trä och platser för kurragömma. Det behövs lokaler för föreningar och aktiviteter. Skog, natur och park är viktiga och behöver innehålla bon, blommor och vattenspridare. Glöm inte aktiviteter för djuren. Se även barnens medskick i 4.4 Ödåkra samt 8 Dialog.</p>

114	Ödåkra	Ny mångfunktionell bebyggelse	Ödåkra centrum - Spritfabriken. Ny del av centrum som idag främst är lokaliserat till östra sidan av stationen. Förtätning med service, bostäder och icke störande verksamheter är möjligt. Centrum kan med fördel växa på väster sida om stationen västerut ned mot Spritfabriken. Stor vikt bör läggas vid att knyta samman de olika delarna, tydliggöra viktiga gång- och cykelstråk och att skapa attraktiva offentliga rum. Det ska finnas en parkeringsstrategi och strukturbild som prioriterar hållbart resande högst. En trafikutredning behöver göras för utbyggnadsområdet som även visar påverkan på trafiksystemet i Ödåkra. För att undvika ny vägkoppling via Duvestubbe skog och minimera störningar från alstrad biltrafik ska ambitiösa mål för hållbart resande formuleras för områdets utveckling. Ny högre bebyggelse är möjlig, men Spritfabriken ska vara den framträdande byggnaden i orten. Buller från Västkustbanan ska beaktas.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.4.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.11 Riksintresse kommunikation, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totalförsvaret, 5.2.3 Miljö kvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljö kvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.3. Påverkan på grundvattnet, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kultur miljöprogram	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.
-----	--------	-------------------------------	---	--	---	--

Sammanhängande bostadsbebyggelse						
ID	Område	Tematisk kategori	Vägledning	Ställningstagande och konsekvenser	Hänsyn	Barnets perspektiv på platsen
302	Bårslöv	Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse	Bårslöv. Befintlig bebyggelse med främst bostäder. Förtätning med service, bostäder och icke störande verksamheter är möjlig. Risker från transporter av farligt gods på väg 109 ska beaktas.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.7.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.13 Riksintresse totalförsvaret, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.2.3 Miljö kvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljö kvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kultur miljöprogram, 6.13 Särskilt känsliga kultur miljöer, 6.9 Farligt god på järnväg och väg, 6.14 Landskapskaraktärer	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.
301	Bårslöv	Ny sammanhängande bostadsbebyggelse	Södra Bårslövs centrum. Nytt utbyggnadsområde för bostäder, service och icke störande verksamheter. Området kan bebyggas med en täthet som motsvarar Tät småhusbebyggelse. En dagvattendam i Södra Bårslöv måste anläggas innan en utbyggnad kan påbörjas.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.7.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totalförsvaret, 5.2.3 Miljö kvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljö kvalitetsnorm för luft, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kultur miljöprogram	Barn i Bårslövs skola har analyserat platsen och gjort medskick som ska vägas mot andra intressen i kommande planering. Det bästa med den här platsen är att den ligger nära skolan och har service som affär, pizzeria, bokbuss, kollektivtrafik och en stor parkering. Barn behöver ett finare centrum som är trevligt utomhus, med mer och finare färger, bänkar, askkoppar och soptunnor, cykelställ och fler parkeringar. Det vore bra med en större och bättre affär, apotek, café, restaurang eller en liten kiosk. Det behövs också fler planteringar med blommor, växter och gräs. Barn vill gärna kunna leka på en lekplats, spela spel eller vara på en parkourbana. Missa inte plats för aktiviteter och lek, en stor affär och mer färg. Det behöver även finnas skog, natur och park, bon till djur och djurhågn. Glöm inte övergångsställen eller en tunnel under vägen. Se även barnens medskick i 4.7 Bårslöv samt 8 Dialog.

296	Bårslöv	Ny sammanhängande bostadsbebyggelse	Östra Bårslöv. Nytt utbyggnadsområde för bostäder, service och icke störande verksamheter. Området kan bebyggas med Gles småhusbebyggelse. En omvandling av Nyvångsvägen till ett mer stadsmässigt stråk med bostäder vända mot gatan är önskvärd. En utbyggnad av området förutsätter att det skapas ytor för dagvattenfördröjning och översvämningssytor vid skyfall inom området. En utbyggnad av Östra Bårslöv förutsätter att en dagvattendamm även anläggs söder om Bårslöv då bäcken som leder ner till Råån idag överskrider sin maxkapacitet.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.7.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.13 Riksintresse totalförsvär, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.7 Biotopskydd, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.14 Landskapskaraktärer	Barn i Bårslövs skola har analyserat platsen och gjort medskick som ska vägas mot andra intressen i kommande planering. Det bästa med den här platsen är den fina utsikten och att man kan cykla och spela Pokémon Go. Barn behöver aktiviteter och lek, exempelvis lekplatser, sandlåda, planer för basket och bandy, eller en parkourbana. Barn vill också ha vatten, mat och syre men även natur och övergångsställen. Växter och djur behöver insekter, bin och getingar och bra gömställen. Växter och djur måste också ha mat, sol, vind och vatten. Missa inte aktiviteter och lek för barn. Det är också bra om det finns skog, natur och park med bon till djur och djurhågn. Tänk på att det behöver finnas övergångsställen eller en tunnel under vägen. Se även barnens medskick i 4.7 Bårslöv samt 8 Dialog.
305	Bårslöv	Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse	Bårslöv, kyrkbyn. Befintlig bebyggelse med främst bostäder. Eventuell ny bebyggelse ska hållas låg, och vända sig mot Ekebyvägen, Fjärestadsvägen och Bårslövsvägen. Kyrkans framtoning i omgivande landskap ska bevaras.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.7.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park	5.1.13 Riksintresse totalförsvär, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.14 Landskapskaraktärer	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.
82	Domsten	Ny sammanhängande bostadsbebyggelse	Pågående detaljplan för Notvarpen 1. Detaljplanen omfattar två ytor.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.1.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.1 Riksintresse kulturmiljövård, 5.1.2 Riksintresse naturvård, 5.1.3 Riksintresse friluftsliv, 5.1.5 Riksintresse kustzon, 5.1.12 Riksintesse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintesse totalförsvär, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.9. Farligt gods på järnväg och väg, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.14 Landskapskaraktärer	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.

86	Domsten	Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse	Domsten. Befintlig bebyggelse med bostäder, service och icke störande verksamheter. Förtätning är möjligt men ny bebyggelse ska förhålla sig till skalan i resterande delar av Domsten. Hänsyn ska tas till försvarsvärn.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.1.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömmråde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.2.9 Strandskydd, 5.1.1 Riksintresse kulturmiljövård, 5.1.2 Riksintresse naturvård, 5.1.3 Riksintresse friluftsliv, 5.1.5 Riksintresse kustzon, 5.1.8 Yrkesfiske, 5.1.13 Riksintresse totalförsvär, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.2.3 Miljö kvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljö kvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.1. Stigande havsnivåer och erosion, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.14 Landskapskaraktärer	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.
67	Domsten	Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse	Grå läge. Befintlig bebyggelse med främst bostäder. Förtätning är möjlig men ny bebyggelse ska förhålla sig till skalan i resterande delar av Grå läge. Hänsyn ska tas till försvarsvärn.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.1.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömmråde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.1 Riksintresse kulturmiljövård, 5.1.2 Riksintesse naturvård, 5.1.3 Riksintesse friluftsliv, 5.1.5 Riksintesse kustzon, 5.1.8 Yrkesfiske, 5.1.13 Riksintesse totalförsvär, 5.1.12 Riksintesse kommunikationer för luftfart, 5.2.3 Miljö kvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljö kvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 5.2.9 Strandskydd, 6.1. Stigande havsnivåer och erosion, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.14 Landskapskaraktärer	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.
162	Hittarp-Laröd	Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse	Laröd. Befintlig bebyggelse med främst bostäder. Förtätning är möjlig.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.2.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömmråde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.1 Riksintesse kulturmiljövård, 5.1.2 Riksintesse naturvård, 5.1.3 Riksintesse friluftsliv, 5.1.5 Riksintesse kustzon, 5.1.13 Riksintesse totalförsvär, 5.1.12 Riksintesse kommunikationer för luftfart, 5.2.3 Miljö kvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljö kvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 5.2.9 Strandskydd, 6.1. Stigande havsnivåer och erosion, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.14 Landskapskaraktärer	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.

144	Hittarp-Laröd	Ny sammanhängande bostadsbebyggelse	Östra Laröd. Område för bostäder, service och icke störande verksamheter. Kan bebyggas med en blandning av Gles småhusbebyggelse och Tät småhusbebyggelse. Större delen av området bör byggas ut i slutet av planperioden och ska föregås av ett planprogram eller annan typ av plan som lägger fast en huvudstruktur för området. Tätheten ska vara högst vid hållplatserna. Plats ska reserveras för spårväg. Det behövs en ny förskola och minst en närpark i området. Kollektivtrafiken till och från området behöver utvecklas och utbyggnadsplanerna förutsätter en grundlig kollektivtrafikutredning. Syftet är att säkerställa en högkvalitativ strukturbildande kollektivtrafik för utbyggnaden och Laröd som helhet. Buller behöver utredas, krav på bullerdämpande åtgärder mot väg 111. Risker från färdväg för farligt gods på väg 111 ska beaktas. Dagvatten- och skyfallshantering måste finnas inom området för att minska flödes- och föroreningsbelastning på recipient.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.2.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömmråde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.5 Riksintresse kustzon, 5.1.13 Riksintresse totalförsvar, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 5.2.7 Biotopskydd, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.9 Farligt gods på järnväg och väg, 6.14 Landskapskaraktärer	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.
136	Hittarp-Laröd	Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse	Hittarp. Befintlig bebyggelse med främst bostäder. Förtätning är möjlig men ny bebyggelse ska förhålla sig till skalans i övriga delar av Hittarp.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.2.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömmråde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.2.9 Strandskydd, 5.1.1 Riksintresse kulturmiljövård, 5.1.2 Riksintesse naturvård, 5.1.3 5.1.5 Riksintesse kustzon, Riksintesse friluftsliv, 5.1.8 Yrkesfiske, 5.1.13 Riksintesse totalförsvar, 5.1.12 Riksintesse kommunikationer för luftfart, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.1. Stigande havsnivåer och erosion, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.14 Landskapskaraktärer	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.
134	Hittarp-Laröd	Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse	Laröds ip och Holstagårdsskolan. Befintlig skola och idrottsområde där skolans och idrottshallens framtida utveckling ska kunna tillgodoseas	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.2.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömmråde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.5 Riksintesse kustzon, 5.1.13 Riksintesse totalförsvar, 5.1.12 Riksintesse kommunikationer för luftfart, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.14 Landskapskaraktärer	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.
150	Hittarp-Laröd	Ny sammanhängande bostadsbebyggelse	Gällande detaljplan, som inte är genomförd, finns för Ryktborsten 1.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.2.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömmråde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.5 Riksintesse kustzon, 5.1.12 Riksintesse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintesse totalförsvar, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 5.2.7 Biotopskydd, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.

34	Kattarp-Haslarp	Ny sammanhängande bostadsbebyggelse	Gällande detaljplan, som ännu inte är genomförd, finns för Kattarp 27:1. Inom området kan framtida behov av bl.a. förskola tillgodoses.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.2.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totalförsvär, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.9. Farligt gods på järnväg och väg, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.14 Landskapskaraktärer	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.
39	Kattarp-Haslarp	Ny sammanhängande bostadsbebyggelse	Västra Kattarp. Nytt utbyggnadsområde för bostäder med inslag av service och icke störande verksamheter. Området kan bebyggas med en täthet som motsvarar Gles småhusbebyggelse och Gruppbebyggelse. Närmast stationen krävs en högre täthet. Det behövs en ny förskola i ett av de stora områdena för ny sammanhängande bostadsbebyggelse i Kattarp. Det ska skapas en närpark i området. Mark ska reserveras för att öka kapaciteten på Västkustbanan. Hänsyn ska tas till buller från Västkustbanan. Spill- och dagvattenutredning krävs.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.2.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.11 Riksintresse kommunikation, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totalförsvär, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.7 Biotopskydd, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.9 Farligt gods på järnväg och väg, 6.14 Landskapskaraktärer	Barn i Kattarps skola har analyserat platsen och gjort medskick som ska vägas mot andra intressen i kommande planering. Det bästa med platsen är att det är en stor, bra utflyktsplats dit man kan cykla och promenera. Barn behöver park, växter och grönska med grillplats, toaletter och sittplatser på trästockar där man kan ha picknick. De behöver aktiviteter och lek, multiarena, lekplats, eller hinderbana av trä. De behöver en liten mataffär, kiosk, cykelställ och ett övergångsställe. Växter och djur behöver värme, solljus, mat, näring, djurhus eller fladdermusbon. De behöver gräs, frukt, bär eller fågelmatare och vatten från en sjö. Missa inte att spara naturen. Hugg inte ner träd, gör en grillplats, rensa från skräp, visa hänsyn till djuren och deras bon. Det behövs en liten affär, pizzeria och fler cykelställ. Glöm inte att ta reda på vad andra tycker om förändringen, även barn. Kom ihåg ritningar och tillstånd. Se även barnens medskick i 4.3 Kattarp Hasslarp samt 8 Dialog.
53	Kattarp-Haslarp	Ny sammanhängande bostadsbebyggelse	Gällande detaljplan finns för Hasslarp 3:2 som ännu inte är genomförd.	2.3.1 Övergripande Trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning, 4.3.3 Transportinfrastruktur	5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totalförsvär, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 5.2.7 Biotopskydd, 6.9. Farligt gods på järnväg och väg, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.14 Landskapskaraktärer	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.

59	Kattarp-Hasslarp	Ny sammanhängande bostadsbebyggelse	<p>Socketbruket. Nytt utvecklingsområde för bostäder, service och icke störande verksamheter. Högre bebyggelse kan prövas men den nya bebyggelsen ska inte överskugga socketbrukets synlighet i byn och omgivande landskap. Området kan bebyggas med samtliga bebyggelse typer. Yta ska reserveras för att skapa en planskild korsning över järnvägen. Distributionsledning för naturgas ska beaktas. Bebyggelsen ska ta särskild hänsyn till närliggande vattendrag och våtmarksområden. Beakta buller från järnvägen.</p>	<p>2.3.1 Övergripande Trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning, 4.3.3 Transportinfrastruktur</p>	<p>5.1.11 Riksintresse kommunikationer för järnväg och väg, 5.2.9 Strandskydd, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totalförsvaret, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.9 Farligt god på järnväg och väg, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.14 Landskapskaraktärer</p>	<p>Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.</p>
47	Kattarp-Hasslarp	Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse	<p>Kattarp. Befintlig bebyggelse med främst bostäder. Förtätning är möjlig men ska göras med hänsyn till kyrkans framtoning i det omgivande landskapet. Mark ska reserveras för att öka kapaciteten på Skånebanan och Väst kustbanan. Beakta buller från järnvägen.</p>	<p>2.3.1 Övergripande Trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning</p>	<p>5.1.11 Riksintresse kommunikation, 5.1.13 Riksintresse totalförsvaret, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.2.7 Biotopskydd, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.9 Farligt god på järnväg och väg, 6.14 Landskapskaraktärer</p>	<p>Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.</p>
49	Kattarp-Hasslarp	Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse	<p>Hasslarp. Befintlig bebyggelse med främst bostäder. Förtätning är möjlig men ska göras med hänsyn till Socketbrukets synlighet i omgivande landskap. Yta ska reserveras för att skapa en planskild korsning över järnvägen. Framtida möjligheter för att åter ta det tidigare stationsläget i bruk bör ej förhindras. Mark ska reserveras för att öka kapaciteten på Skånebanan. Beakta buller från järnvägen.</p>	<p>2.3.1 Övergripande Trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning, 4.3.3 Transportinfrastruktur</p>	<p>5.2.9 Strandskydd, 5.1.13 Riksintresse totalförsvaret, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 5.1.11 Riksintresse kommunikationer för järnväg och väg, 6.9 Farligt god på järnväg och väg, 6.14 Landskapskaraktärer</p>	<p>Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.</p>
46	Kattarp-Hasslarp	Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse	<p>Befintlig skola. Inom området ska skolans framtida utveckling kunna tillgodoses</p>	<p>3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse 4.3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse 3.4.1 Gång, 3.4.2 Cykel, 3.4.4 Bil, 3.4.5 Parkering, 3.5.3 Utveckla parker och tätortsnära natur</p>	<p>5.1.13 Riksintresse totalförsvaret, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram</p>	<p>Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.</p>

240	Mörarp	Ny sammanhängande bostadsbebyggelse	Sydöstra Mörarp. Nytt utbyggnadsområde för bostäder, service och icke störande verksamheter. Området kan bebyggas med en täthet som motsvarar Gles- och Tät småhusbebyggelse. Det behövs en ny förskola i ett av de stora områdena för ny sammanhängande bostadsbebyggelse. I området ska det skapas en närpark. Det krävs en VA-utredning för hela Mörarp innan utbyggnad kan påbörjas. Eventuellt krävs investeringar i VA-nätet. Risker och störningar kopplat till Skånebanan ska beaktas. Utrymme för planskilda korsningar med och framtida dubbelsår för Skånebanan ska beaktas. Dagvatten- och skyfallshantering ska ske lokalt inom området. Infiltration av vatten bör säkerställas för att bibehålla hydrologiska funktioner. Bebyggelsen ska ta särskild hänsyn till närliggande vattendrag.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.5.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.11 Riksintresse kommunikation, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totalförsvär, 5.2.3 Riksintresse totalförsvär, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 5.2.7 Biotopskydd, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.9 Farligt god på järnväg och väg, 6.14 Landskapskaraktärer	Barn i Mörarps skola har analyserat platsen och gjort medskick som ska vägas mot andra intressen i kommande planering. Det bästa är att området är stort med mycket plats, natur och utsikt. Barn behöver aktiviteter och lek, till exempel en skatepark, lekplats, lång rutschkana eller stor trampolin. Det är viktigt med bänkar, papperskorgar och cykelbana, affär, service och ett mysigt café. Det behövs natur och parker med klätterträd. Växter och djur behöver mat, näring, buskar och solljus. Djur vill ha kärlek, någon som tar hand om dem och säkra trygga platser där de kan rastas. Växter och djur behöver sjö, vatten, skog och natur. Missa inte aktiviteter och lek, eller platser där barnen kan hänga och springa, till exempel en skatepark eller en zipline. Ta inte bort skog och natur, lämna möjlighet att bygga kojor och klättra. Barn behöver säkra sätt att ta sig fram på, de ska känna sig trygga. Det behöver också finnas service. Se även barnens medskick i 4.5. Mörarp samt 8 Dialog.
211	Mörarp	Ny sammanhängande bostadsbebyggelse	Nordöstra Mörarp. Nytt utbyggnadsområde för bostäder, service och icke störande verksamheter. Området kan bebyggas med Tät småhusbebyggelse. Det behövs en ny förskola i ett av de stora områden för ny sammanhängande bostadsbebyggelse. Det ska skapas en närpark i området. Det krävs en VA-utredning för hela Mörarp innan utbyggnad kan påbörjas. Eventuellt krävs investeringar i VA-nätet. Dagvatten- och skyfallshantering ska ske lokalt inom området. Infiltration av vatten bör säkerställas för att bibehålla hydrologiska funktioner.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.5.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totalförsvär, 5.2.3 Riksintresse totalförsvär, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.7 Biotopskydd, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.7 Stamnät och regionnät för el och fjärrvärme, 6.14 Landskapskaraktärer	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.
229	Mörarp	Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse	Mörarp. Befintlig bebyggelse med främst bostäder. Förtätning med service, bostäder och icke störande verksamheter är möjlig. Miljöstörande verksamhet väster om orten ska beaktas i kommande planering. Risker och störningar kopplat till Skånebanan ska beaktas. Möjlighet att bygga en planskild korsning, framtida dubbelspår samt att rätta ut Skånebanans sträckning ska beaktas.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.5.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning, 4.5.3 Transportinfrastruktur	5.1.11 Riksintresse kommunikation, 5.1.13 Riksintresse totalförsvär, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.2.3 Riksintresse totalförsvär, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.9. Farligt gods på järnväg och väg, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.14 Landskapskaraktärer	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.

204	Mörarp	Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse	Mörarps idrottsplats. Befintlig bebyggelse består av en idrottsplats.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.5.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park	5.1.13 Riksintresse totalförsvär, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.14 Landskapskaraktärer	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.
221	Mörarp	Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse	Mörarps skola. Befintlig skola. Inom området ska skolans framtida utveckling kunna tillgodoses	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.5.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.13 Riksintresse totalförsvär, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.
236	Mörarp	Ny sammanhängande bostadsbebyggelse	Sydvästra Mörarp. Nytt utbyggnadsområde för bostäder, service och icke störande verksamheter. Området kan bebyggas med en blandning av Gles småhusbebyggelse och Tät småhusbebyggelse. Det behövs en ny förskola i ett av de stora områdena för ny sammanhängande bostadsbebyggelse. Det ska skapas en närpark i området. Det krävs en VA-utredning för hela Mörarp innan en utbyggnad kan påbörjas. Miljöstörande verksamhet väster om orten ska beaktas i kommande planering. Risker och störningar kopplat till Skånebanan ska beaktas. Möjlighet att rätta ut Skånebanans sträcknings ska beaktas. Utrymme för planskilda korsningar med Skånebanan ska beaktas. Lokal rening av dagvatten ska ske lokalt inom området. Infiltration av vatten bör säkerställas för att bibehålla hydrologiska funktioner.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.5.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning, 3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5.1.11 Riksintresse kommunikation, 5.1.13 Riksintresse totalförsvär, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 5.2.7 Biotopskydd, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.9 Farligt god på järnväg och väg, 6.14 Landskapskaraktärer	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.
261	Påarp	Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse	Påarp. Befintlig bebyggelse med främst bostäder. Förtätning med service, bostäder och icke störande verksamheter är möjlig. Mark ska reserveras för en utbyggnad med dubbelspår på Skånebanan. Buller och risker från Skånebanan ska beaktas. Mark ska reserveras för planskilda korsningar vid Skånebanan. Utmed det nord-sydliga cykelstråket finns en lågpunkt där översvämningsrisken behöver hanteras.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.6.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning, 4.6.3 Transportinfrastruktur	5.1.11 Riksintresse kommunikation, 5.1.13 Riksintresse totalförsvär, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.9 Farligt god på järnväg och väg, 6.14 Landskapskaraktärer	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.

250	Påarp	Ny sammanhängande bostadsbebyggelse	Pågående detaljplan för Borstnejlikan 1.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.6.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totaltförsvar, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.7 Biotopskydd, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.14 Landskapskaraktärer	Barn i Påarps skola har analyserat platsen och gjort medskick som ska vägas mot andra intressen i kommande planering. Det bästa med den här platsen är att det är mysigt med allt gräs. Det finns mycket mark där man kan springa och göra andra roliga saker. Barn behöver ha möjlighet till aktiviteter och lek, exempelvis lekplatser, hinderbana, skejtpark, basketplan, innebandy eller utegym. De vill också ha växter och grönska och en liten park med en lekplats. Växter och djur behöver park, växter och grönska med fruktträd, bärbuskar, solrosor och gräs. Det är viktigt att de har mat, näring och syre men även vatten, kanske en sjö med näckrosor. Missa inte att se till att det finns aktiviteter och lek. Det är viktigt med natur med vatten och växter. Platsen behöver vara hållbar och stabil och det ska finnas yta till djuren. Och glöm inte att fråga kommunen när ni planerar. Se även barnens medskick i 4.6 Påarp samt 8 Dialog.
277	Påarp	Ny sammanhängande bostadsbebyggelse	Sydöstra Påarp. Nytt utbyggnadsområde för främst bostäder. Området kan bebyggas med en täthet som motsvarar Gles småhusbebyggelse, Tät småhusbebyggelse och Gruppbebyggelse. Den befintliga dagvattendammen med omgivande grönytor ska utökas till en områdespark. Möjligheten att förlänga denna norrut ska utredas i efterföljande planering. Vid en utbyggnad ska kopplingarna till Tjuvamosen stärkas. Behovet av en ny förskola behöver utredas inom området. En utbyggnad av samhället förutsätter en upprustning och utbyggnad av VA-nätet. Arbetet med Sydöstra Påarp ska föregås av ett planprogram eller annan typ av plan som lägger fast en huvudstruktur för området.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.6.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totaltförsvar, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.5 Ekologiskt särskilt känsliga områden, 5.2.7 Biotopskydd, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.14 Landskapskaraktärer	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.
268	Påarp	Ny sammanhängande bostadsbebyggelse	Pågående detaljplan för Påarp 11:6.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.6.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning, 4.6.3 Transportinfrastruktur	5.1.11 Riksintresse kommunikation, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totaltförsvar, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.5 Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.9 Farligt god på järnväg och väg	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.

272	Påarp	Ny sammanhängande bostadsbebyggelse	Pågående detaljplan för Påarp 1:12 m.fl. Tillgodoser behovet av en ny förskola.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.6.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömmråde och park, 2.8 Klimatanpassning, 4.6.3 Transportinfrastruktur	5.1.11 Riksintresse kommunikation, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totaltförsvär, 5.2.3 Riksintresse totaltförsvär, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 5.2.7 Biotopskydd, 6.9. Farligt gods på järnväg och väg, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.
254	Påarp	Ny sammanhängande bostadsbebyggelse	Nordvästra Påarp. Nytt utbyggnadsområde för bostäder, service och icke störande verksamheter. Området kan bebyggas med gles småhusbebyggelse. En utbyggnad av samhället förutsätter en upprustning och utbyggnad av VA-nätet	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.6.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömmråde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totaltförsvär, 5.2.3 Riksintresse totaltförsvär, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.14 Landskapskaraktärer	Barn i Påarps skola har analyserat platsen och gjort medskick som ska vägas mot andra intressen i kommande planering. Det bästa är att det är stort och att man kan bygga mer. Det är tyst, lugnt och mysigt. Man kan springa på åkern. Barn behöver ha möjlighet till aktiviteter och lek på en stor lekplats, hinderbana, skejtpark, basketplan eller sporthall. Barn gillar vatten och hade gillat exempelvis ett utebadland, vattenfontän eller en damm. Växter och djur behöver skog och natur med träd och mycket växter. De mår bra av vatten, en liten sjö eller en damm. De behöver vara ifred i en bra miljö med mindre utsläpp och skräp och fler soptunnor. Missa inte att det behöver finnas aktiviteter och lek, gärna med vatten. Det är bra om det finns skog, natur och park med vatten, hundhågn eller agilitybana. Det måste vara miljövänligt och bättre för djur och människor. Vi får inte missa att följa instruktioner och kolla att man får bygga där. Se även barnens medskick i 4.6 Påarp samt 8 Dialog.
264	Påarp	Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse	Befintlig skola. Inom området ska skolans framtida utveckling kunna tillgodoses	3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse 4.6.1. Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse 3.4.1 Gång, 3.4.2 Cykel, 3.4.4 Bil, 3.4.5 Parkering, 3.5.3 Utveckla parker och tätortsnära natur	5.1.13 Riksintresse totaltförsvär, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.2.3 Riksintresse totaltförsvär, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.
335	Rydebäck	Ny sammanhängande bostadsbebyggelse	Gällande detaljplan, som inte är genomförd, finns för Katslösa 18:1 och Rya 1:29 Möjliggör bl.a. en ny idrottshall och förskola. Framtida behov för regionalt cykelstråk behöver utredas.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.9.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömmråde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.5 Riksintresse kustzon, 5.1.11 Riksintresse kommunikation, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totaltförsvär, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.7 Biotopskydd, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.

343	Rydebäck	Ny sammanhängande bostadsbebyggelse	Östra Rydebäck. Nytt utbyggnadsområde för bostäder, service och icke störande verksamheter. Området kan bebyggas med samtliga bebyggelse typer. Arbetet med Östra Rydebäck ska föregås av ett planprogram som lägger fast en huvudstruktur för området. Den östra delen av området bör byggas ut i slutet av planperioden. Landskronavägens funktion behöver utredas med hänsyn till planerad utbyggnad och krav att klara omledning av trafik vid avstängning av motorvägen. Alternativa väglokaliseringar, däribland öster om utbyggnadsområdet, bör utredas liksom behov av planskild passage. Det behövs en ny skola, en ny förskola och en områdespark i området. Beakta buller från Västkustbanan, E6/E20 och Landskronavägen samt risker från transportled för farligt gods på E4/E6/E20. Påverkan på omgivande landskap ska studeras i kommande planarbete. Rening och fördröjning av dagvatten ska ske lokalt inom området med respekt till Heabäckens kapacitet och naturvärden.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.9.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.5 Riksintresse kustzon, 5.1.11 Riksintresse kommunikation, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totalförsvär, 5.2.3 Miljö kvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljö kvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 5.2.7 Biotopskydd, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.9 Farligt gods på järnväg och väg, 6.14 Landskapskaraktärer	Barn i Rydebäck skola har analyserat platsen och gjort medskick som ska vägas mot andra intressen i kommande planering. Det bästa med platsen är att man kan ta tåget och tanka bilen. Barn behöver aktiviteter och lek och mycket plats att leka på, mötesplats för unga, klätterställning, skejtpark, utegym, ny öppen idrotts hall eller cykelbana med gupp. De behöver park, växter, grönska och möjligheter att odla. Det är viktigt med förnyelsebar energi och en cykelbana. Växter och djur behöver ett grönt samhälle med gräs, blommande ängar och mycket vatten. De behöver parker, en öppen plats där de kan leva och fler buskar. Missa inte skog, natur och park med träd, buskar, växter, en sjö eller bäck. Det är viktigt att barn har aktiviteter och lek. Vi vill ha ett miljövänligt samhälle med förnybar energi, solpaneler och vindkraftverk och de boende i området behöver service, restauranger, kiosk och ny skola. Se även barnens medskick i 4.9 Rydebäck samt 8 Dialog.
344	Rydebäck	Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse	Norra och Södra Rydebäck. Befintligt bostadsområde som till stora delar har byggts i ett samlat grepp under 60- och 70-talet. Området har en kulturhistorisk betydelse och de viktiga karaktärsdragen med bland annat låg villa- och radhus och gruppbebyggelse med gröna matargator ska bevaras. Nya inslag ska följa områdets karaktärsdrag.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.9.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.2 Riksintresse naturvård, 5.1.3 Riksintesse friluftsliv, 5.1.5 Riksintesse kustzon, 5.1.13 Riksintesse totalförsvär, 5.1.12 Riksintesse kommunikationer för luftfart, 5.2.3 Miljö kvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljö kvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 5.2.9 Strandskydd, 6.1. Stigande havsnivåer och erosion, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.14 Landskapskaraktärer	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.
377	Rydebäck	Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse	Sydöstra Rydebäck. Befintlig bebyggelse med främst bostäder. Förtätning med service, bostäder och icke störande verksamheter är möjlig.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.9.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.3 Riksintesse friluftsliv, 5.1.5 Riksintesse kustzon, 5.1.13 Riksintesse totalförsvär, 5.1.12 Riksintesse kommunikationer för luftfart, 5.2.3 Miljö kvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljö kvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.14 Landskapskaraktärer	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.

371	Rydebäck	Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse	Sydvästra Rydebäck. Befintlig bebyggelse med främst bostäder. Förtätning med service, bostäder och icke störande verksamheter är möjlig.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.9.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.2 Riksintresse naturvård, 5.1.3 Riksintresse friluftsliv, 5.1.5 Riksintresse kustzon, 5.1.13 Riksintresse totalförsvaret, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.9 Strandskydd, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.14 Landskapskaraktärer	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.
347	Rydebäck	Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse	Centrala Rydebäck. Befintlig bebyggelse med främst bostäder. Förtätning med service, bostäder och icke störande verksamheter är möjlig. Buller från Västkustbanan ska beaktas.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.9.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.5 Riksintresse kustzon, 5.1.11 Riksintresse kommunikation, 5.1.13 Riksintresse totalförsvaret, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.
326	Rydebäck	Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse	Landskronavägen. Befintlig bebyggelse med främst bostäder. Förtätning med service, bostäder och icke störande verksamheter är möjligt. Buller från Västkustbanan ska beaktas. Framtida behov för regionalt cykelstråk behöver utredas.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.9.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.5 Riksintresse kustzon, 5.1.13 Riksintresse totalförsvaret, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.14 Landskapskaraktärer	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.
382	Rydebäck	Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse	Fortuna Strand. Befintlig bebyggelse med främst bostäder. Områdets karaktär med väganknuten låg bebyggelse ska bevaras och nya inslag ska följa detta. Förtätning är inte möjligt. Området är sårbart för erosion och stigande havsnivåer.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.9.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.5 Riksintresse kustzon, 5.1.13 Riksintresse totalförsvaret, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.2.9 Strandskydd, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.1. Stigande havsnivåer och erosion, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.1.1 Stigande havsnivåer och erosion, 6.14 Landskapskaraktärer	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.
328	Rydebäck	Ny sammanhängande bostadsbebyggelse	Landskronavägen. Nytt utbyggnadsområde för bostäder, service och icke störande verksamheter. Området kan bebyggas med en täthet som motsvarar Gles småhusbebyggelse. Buller från Västkustbanan ska beaktas. Framtida behov för regionalt cykelstråk behöver utredas.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.9.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.5 Riksintresse kustzon, 5.1.11 Riksintresse kommunikation, 5.1.13 Riksintresse totalförsvaret, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.14 Landskapskaraktärer	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.

365	Vallåkra	Ny sammanhängande bostadsbebyggelse	Pågående detaljplan för Lerkruset 4.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.8.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.2.8 Landskapsbildsskydd, 5.1.1 Riksintresse kulturmiljövård, 5.1.2 Riksintresse naturvård, 5.1.3 Riksintresse friluftsliv, 5.1.11 Riksintresse kommunikation, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totaltförsvaret, 5.2.3 Miljö kvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljö kvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.
388	Vallåkra	Ny sammanhängande bostadsbebyggelse	Sydöstra Vallåkra. Nytt utbyggnadsområde för bostäder, service och icke störande verksamheter. Området kan bebyggas med gles småhusbebyggelse. Behovet av en ny förskola behöver utredas i ett områdena för ny sammanhängande bostadsbebyggelse. Det ska skapas en närpark i området. Spillvättnätet består av kombinerade ledningar och åtgärder kan komma att behövas innan en utbyggnad kan påbörjas.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.8.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.2.8 Landskapsbildsskydd, 5.1.1 Riksintresse kulturmiljövård, 5.1.2 Riksintresse naturvård, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totaltförsvaret, 5.2.3 Miljö kvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljö kvalitetsnorm för luft, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.14 Landskapskaraktärer	Barn i Vallåkra skola har analyserat platsen och gjort medskick som ska vägas mot andra intressen i kommande planering. Det bästa är den fina utsikten och att det ska bli något nytt, att man kommer att kunna bo här. Barn behöver ha möjlighet till aktiviteter och lek. Det ska vara roligt för barn med till exempel en liten lekplats, innebandy, fotbollsplan, jympasal, fritids för ungdomar och pingis. Det behöver också service och affärer, kiosk, pizzeria, bibliotek och skola. Växter och djur behöver park, växter och grönska med träd, blommor, buskar, växter, bikupor och gräs. De behöver vatten i en sjö, eller en skål med vatten, men också mat och näring. Det måste vara rent, därför behövs det soptunnor. Missa inte aktiviteter och lek. Det är bra med service som matbutik, kiosk och skolor, men också fler hus och lägenheter som människor kan bo i. Det är viktigt med gångstigar, cykelstigar, trottoarer och cykelställ med tak. Se även barnens medskick i 4.8 Vallåkra samt 8 Dialog.
386	Vallåkra	Ny sammanhängande bostadsbebyggelse	Sydvästra Vallåkra. Nytt utbyggnadsområde för bostäder, service och icke störande verksamheter. Området kan bebyggas med gles småhusbebyggelse. Behovet av en ny förskola behöver utredas i ett av områdena för ny sammanhängande bostadsbebyggelse. Ytor för skolan behöver även utredas i det här området. Det ska skapas en närpark i området. Spillvättnätet består av kombinerade ledningar och åtgärder kan komma att behövas innan en utbyggnad kan påbörjas. Bebyggelsen ska ta särskild hänsyn till närliggande vattendrag.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.8.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.1 Riksintresse kulturmiljövård, 5.2.8 Landskapsbildsskydd, 5.2.9 Strandskydd, 5.1.2 Riksintresse naturvård, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totaltförsvaret, 5.2.3 Miljö kvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljö kvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 5.2.7 Biotopskydd, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.14 Landskapskaraktärer	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.

355	Vallåkra	Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse	Dalstigen och Ängsstigen. Befintlig bebyggelse med främst bostäder. Förtätning är möjlig. Risk och buller från Råådalsbanan, som utgör färdväg för farligt gods, ska beaktas. Beakta framtida behov av ytterligare en plattform.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.8.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömmråde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.2.8 Landskapsbildsskydd, 5.2.9 Strandskydd, 5.1.2 Riksintresse naturvård, 5.1.3 Riksintresse friluftsliv, 5.1.11 Riksintresse kommunikation, 5.1.13 Riksintresse totalförsvar, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.2.3 Miljö kvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljö kvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.9. Farligt gods på järnväg och väg, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.14 Landskapskaraktärer	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.
378	Vallåkra	Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse	Vallåkra. Befintlig bebyggelse med främst bostäder. Förtätning med service, bostäder och icke störande verksamheter är möjlig.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.8.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömmråde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.1 Riksintresse kulturmiljövård, 5.2.8 Landskapsbildsskydd, 5.2.9 Strandskydd, 5.1.2 Riksintesse naturvård, 5.1.3 Riksintesse friluftsliv, 5.1.11 Riksintesse totalförsvar, 5.1.12 Riksintesse kommunikationer för luftfart, 5.2.3 Miljö kvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljö kvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.9. Farligt gods på järnväg och väg, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.14 Landskapskaraktärer	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.
368	Vallåkra	Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse	Norra Vallåkravägen. Befintlig bebyggelse med främst bostäder. Förtätning med service, bostäder och icke störande verksamheter är möjlig. Utrymme för en extra plattform vid stationen ska reserveras. Risk och buller från Råådalsbanan, som utgör färdväg för farligt gods, ska beaktas.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.8.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömmråde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.1 Riksintesse kulturmiljövård, 5.1.2 Riksintesse naturvård, 5.1.3 Riksintesse friluftsliv, 5.1.11 Riksintesse Kommunikation, 5.1.13 Riksintesse totalförsvar, 5.1.12 Riksintesse kommunikationer för luftfart, 5.2.3 Miljö kvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljö kvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 5.2.9 Strandskydd, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.9 Farligt gods på järnväg och väg, 6.14 Landskapskaraktärer	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.
384	Vallåkra	Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse	Vallåkra skola. Befintlig skola. Inom området ska skolans framtida utveckling kunna tillgodoses	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.8.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömmråde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.13 Riksintesse totalförsvar, 5.1.12 Riksintesse kommunikationer för luftfart, 5.2.3 Miljö kvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljö kvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.

99	Ödåkra	Ny sammanhängande bostadsbebyggelse	Nordvästra Ödåkra. Nytt område för bostäder med inslag av service och icke störande verksamheter, som kan bebyggas med en täthet som motsvarar Gles småhusbebyggelse, Tät småhusbebyggelse och Gruppbebyggelse. Gena gång- och cykelstråk ska skapas mot stationen och andra större målpunkter. Det behövs en ny grundskola, en ny förskola, en ny idrottshall och en närpark. Utbyggnaden ska föregås av ett planprogram, eller annan typ av plan, som lägger fast en huvudstruktur för området. Det ska finnas en parkeringsstrategi och strukturbild som prioriterar hållbart resande högst. En trafikutredning ska göras som även visar påverkan på trafiksystemet i Ödåkra. För att undvika ny vägkoppling via Duvestubbe skog och minimera störningar från biltrafik ska ambitiösa mål för hållbart resande formuleras. Området ligger inom ett dikningsföretag. Här finns stora infiltrationsmöjligheter som måste tillvaratas. Området har ett särskilt behov av fördröjning, rening och översvämningsytor vid skyfall.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.4.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totaltförsvar, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.14 Landskapskaraktärer	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.
149	Ödåkra	Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse	Ödåkra-Björka. Befintlig bebyggelse med främst bostäder. Förtätning med service, bostäder och icke störande verksamheter är möjlig. Buller från Väst kustbanan ska beaktas. Mark ska reserveras för dubbelspår på Väst kustbanan.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.4.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.11 Riksintresse kommunikation, 5.1.13 Riksintresse totaltförsvar, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.14 Landskapskaraktärer	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.
97	Ödåkra	Ny sammanhängande bostadsbebyggelse	Gällande detaljplan, som ännu inte är genomförd, finns för del av Ödåkra 4:4 m.fl.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.4.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totaltförsvar, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.14 Landskapskaraktärer	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.

153	Ödåkra	Ny sammanhängande bostadsbebyggelse	Pågående detaljplan för Björka 16:4	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.4.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.11 Riksintresse kommunikation, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totaltförsvar, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.5 Ekologiskt särskilt känsliga områden, 5.2.7 Biotopskydd, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram	Barn i Gläntanskolan har analyserat platsen och gjort medskick som ska vägas mot andra intressen i kommande planering. Det bästa med platsen är att den är stor och öppen med gräs, träd och kojor. Man kan se varsohelst och det är nära Väla och skolan. Barn behöver aktiviteter och lek, lekplatser, skejtpark, basket- eller fotbollsplan, aktiviteter i vatten eller hinderbana i skogen. De behöver en park med växter, fruktträd och bär. Service är viktigt med olika slags affärer, pizzeria eller fik. Växter och djur behöver mat och näring, solljus, insekter och fågelmat, friskt vatten från vattenspridare eller fågelbad. De behöver skog eller park och utrymme att vara i fred på ett djurvänligt ställe eller rastgård. Missa inte plats för barns aktiviteter och lek eller ställen dit barnen kan gå. Barn vill njuta av naturen eller ta det lugnt i en park med fruktträd eller klätterträd. Glöm inte bort djuren. Man ska kunna köpa mat och fika. Se även barnens medskick i 4.4 Ödåkra samt 8 Dialog.
156	Ödåkra	Ny sammanhängande bostadsbebyggelse	Västra Björka. Nytt utbyggnadsområde för bostäder, service och icke störande verksamheter. Området kan bebyggas med en täthet som motsvarar Tät småhusbebyggelse. Viktiga trädtrader ska bevaras och utgöra en del av bebyggelsens gröna stråk och grönområden. Det behövs en ny förskola och en närpark. Det ska finnas en parkeringsstrategi och strukturbild som prioriterar hållbart resande högst. En trafikutredning behöver göras för utbyggnadsområdet som även visar påverkan på trafiksystemet i Ödåkra. För att undvika ny vägkoppling via Duvestubbe skog och minimera störningar från alstrad biltrafik ska ambitiösa mål för hållbart resande formuleras för områdets utveckling. Buller från Västkustbanan ska beaktas. Mark ska reserveras för dubbelspår på Västkustbanan. Området ligger inom ett dikningsföretag. Området har ett särskilt behov av fördröjning, rening och planerad översvämning samt en bra vatteninfrastruktur till nedströms liggande områden.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.4.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.11 Riksintresse kommunikation, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totaltförsvar, 5.2.3 Miljökvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljökvalitetsnorm för luft, 5.2.5 Ekologiskt särskilt känsliga områden, 5.2.7 Biotopskydd, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.14 Landskapskaraktärer	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.

115	Ödåkra	Ny sammanhängande bostadsbebyggelse	Pågående detaljplan för Duvestubbe 1:1.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.4.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.6.2 Vattendrag och våtmarker, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totalförsvär, 5.2.7 Naturreservat (statliga och kommunala), 5.2.3 Miljö kvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljö kvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 5.2.7 Biotopskydd, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.14 Landskapskaraktärer	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.
119	Ödåkra	Ny sammanhängande bostadsbebyggelse	Pågående detaljplan för Ödåkra 1:186.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.4.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totalförsvär, 5.2.3 Miljö kvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljö kvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 5.2.7 Biotopskydd, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.
107	Ödåkra	Ny sammanhängande bostadsbebyggelse	Norrlyckeskolan. Nytt utbyggnadsområde för bostäder, service och icke störande verksamheter. Området kan bebyggas med stadsmässig bebyggelse. Ett gent gång- och cykelstråk mot Västra Ödåkra och andra större målpunkter ska skapas. Det ska finnas en parkeringsstrategi och strukturbild som prioriterar hållbart resande högst. En trafikutredning behöver göras för utbyggnadsområdet som även visar påverkan på trafiksystemet i Ödåkra. För att undvika ny vägkoppling via Duvestubbe skog och minimera störningar från alstrad biltrafik ska ambitiösa mål för hållbart resande formuleras för områdets utveckling. Ny högre bebyggelse är möjlig, men Spritfabriken ska vara den dominerande byggnaden i orten. Buller från Västkustbanan ska beaktas. Mark ska reserveras för dubbelspår på Västkustbanan. Här finns stora infiltrationsmöjligheter som ska tillvaratas.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.4.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totalförsvär, 5.2.3 Miljö kvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljö kvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram	Barn i Svengårdsskolan har analyserat platsen och gjort medskick som ska vägas mot andra intressen i kommande planering. Det bästa med den här platsen är floden (bäcken) och att det finns mycket yta. Barn behöver ha möjlighet till aktiviteter och lek, exempelvis en fotbollsplan, lekplats, hinderbana, klätterträd, trädkojor, linbana, zipline, skejtpark eller en plats där de kan bada utomhus. Det är också bra om det finns soptunnor och cykelvägar. Växter och djur behöver skog, träd och växter som ger skugga, boplatser och skydd. De behöver mat och näring från bärbuskar, växter, insekter och jord. De behöver också vatten eller en bäck. Missa inte att skapa möjligheter till aktiviteter och lek i naturen. Vi måste också göra det naturligare och bra för naturen. Se även barnens medskick i 4.4 Ödåkra samt 8 Dialog.
100	Ödåkra	Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse	Norra Ödåkra 1. Befintlig bebyggelse med bostäder och verksamheter. Områdets blandning av bostäder och med anslutande verksamheter ska bevaras. Buller från Västkustbanan ska beaktas. Mark ska reserveras för dubbelspår på Västkustbanan.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.4.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömområde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.11 Riksintresse kommunikation, 5.1.13 Riksintresse totalförsvär, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.2.3 Miljö kvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljö kvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.

123	Ödåkra	Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse	del av Ödåkra. Befintlig bebyggelse med främst bostäder. Förtätning med service, bostäder och icke störande verksamheter är möjlig. Buller från Väst kustbanan ska beaktas. Mark ska reserveras för dubbelspår på Väst kustbanan.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.4.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömmråde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.11 Riksintresse kommunikation, 5.1.13 Riksintresse totalförsvär, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.2.3 Miljö kvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljö kvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.
109	Ödåkra	Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse	Västra Ödåkra. Befintlig bebyggelse med främst bostäder. Förtätning med service, bostäder och icke störande verksamheter är möjlig. Buller från Väst kustbanan ska beaktas. Mark ska reserveras för dubbelspår på Väst kustbanan.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.4.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömmråde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.11 Riksintresse kommunikation, 5.1.13 Riksintresse totalförsvär, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.2.3 Miljö kvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljö kvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.14 Landskapskaraktärer	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.
105	Ödåkra	Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse	Västra Fleningevägen. Befintlig bebyggelse med främst bostäder. Förtätning med service, bostäder och icke störande verksamheter är möjlig. Buller från Väst kustbanan ska beaktas. Mark ska reserveras för dubbelspår på Väst kustbanan.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.4.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömmråde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.11 Riksintresse kommunikation, 5.1.13 Riksintresse totalförsvär, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.2.3 Miljö kvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljö kvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.
141	Ödåkra	Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse	Del av Björka. Befintlig bebyggelse med främst bostäder. Förtätning med service, bostäder och icke störande verksamheter är möjlig.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 4.4.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse & Mångfunktionell bebyggelse, 3.4 Transportinfrastruktur, 3.5 Grömmråde och park, 2.8 Klimatanpassning	5.1.13 Riksintresse totalförsvär, 5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.2.3 Miljö kvalitetsnorm för vatten, 5.2.4 Miljö kvalitetsnorm för luft, 5.2.5. Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.10 Digital infrastruktur, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog.

Begravningsmark						
ID	Område	Tematisk kategori	Vägledning	Ställningstagande och konsekvenser	Hänsyn	Barnens perspektiv på platsen
307	Bårslöv	Befintlig begravningsmark	Bårslövs kyrkogård		5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
308	Bårslöv	Ny begravningsmark	Bårslöv. Gällande detaljplan för Bårslöv 1:20. Möjlighet till framtida expansion väster om fastigheten.		5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
306	Bårslöv	Ny begravningsmark	Bårslöv. Gällande detaljplan för Bårslöv 1:20		5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

43	Kattarp-Haslarp	Befintlig begravningsmark	Kattarps kyrkogård		5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
16	Landsbygd	Befintlig begravningsmark	Välinge kyrkogård		5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
95	Landsbygd	Befintlig begravningsmark	Fleninge kyrkogård		5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
189	Landsbygd	Befintlig begravningsmark	Kroppps kyrkogård		5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
275	Landsbygd	Befintlig begravningsmark	Hässlunda kyrkogård		5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
286	Landsbygd	Befintlig begravningsmark	Välluvs kyrkogård		5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
290	Landsbygd	Befintlig begravningsmark	Frillestads kyrkogård		5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
318	Landsbygd	Befintlig begravningsmark	Fjärestads kyrkogård		5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
337	Landsbygd	Befintlig begravningsmark	Kvistofta kyrkogård		5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
401	Landsbygd	Befintlig begravningsmark	Ottarps kyrkogård		5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
217	Mörarp	Befintlig begravningsmark	Mörarps kyrkogård		5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

Antagen av kommunfullmäktige den 14 december 2021, § 257

Landsbygd					
ID	Tematisk kategori	Vägledning	Ställningstagande och konsekvenser	Hänsyn	Barnens perspektiv på platsen
7	Befintlig landsbygd, mindre ort	Möjlighet till nytt stationsläge och att utveckla Utvärld till stationssamhälle på mycket lång sikt. Nya utbyggnader och avstyckningar riskerar att försvåra en sådan utveckling och att motverka lämplig planläggning av området i framtiden. Under planperioden ska området vara landsbygd och pågående markanvändning, främst jordbruk, behållas.	3.2.3 Framtida stationssamhälle - Vege, 3.2.1 Generellt landsbygd, 3.2.2 Bebyggelse på landsbygden	5.1.3 Riksintresse friluftsliv, 5.1.4 Riksintesse rörligt friluftsliv, 5.1.5 Riksintesse kustzon, 5.1.11 Riksintesse kommunikationer för järnväg och väg, 5.1.12 Riksintesse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintesse totalförsvaret, 5.2.2 Miljö kvalitetsnorm för vatten, 5.2.3 Miljö kvalitetsnorm för luft, 5.2.5 Ekologiskt särskilt känsliga områden, 5.2.7 Biotopskydd, 5.2.9 Strandskydd, 6.1 Stigande havsnivåer och erosion, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.5 Områden i VA strategi för landsbygden, 6.9 Farligt gods på väg och järnväg, 6.10 Digital infrastruktur, 6.11 Jordbruksmark, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.13 Särskilt känsliga kulturmiljöer, 6.14 Landskapskaraktärer	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
197	Befintlig landsbygd, mindre ort	Hjortshög. Område med högt bebyggelsestryck för både nya bostäder och verksamheter. Det ligger nära motorvägen och Tostarps verksamhetsområde och gränsar till Kropp-Rosendal med kulturvärden av riksintresse. NSR bör vara med i ett tidigt skede av kommande planering även om Hjortshög ligger mer än 500 meters från NSRs anläggning. Ett planprogram eller motsvarande behöver tas fram, där lämplig utveckling och planeringsförutsättningar studeras i ett sammanhang.	3.2.4 Mindre ort - Hjortshög, 3.2.1 Generellt landsbygd, 3.2.2 Bebyggelse på landsbygden	5.1.1 Riksintesse kulturmiljövård, 5.1.12 Riksintesse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintesse totalförsvaret, 5.2.2 Miljö kvalitetsnorm för vatten, 5.2.3 Miljö kvalitetsnorm för luft, 5.2.4 Stora opåverkade områden, 5.2.5 Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.5 Områden i VA strategi för landsbygden, 6.7 Stamnät och regionnät för el och fjärrvärme, 6.10 Digital infrastruktur, 6.11 Jordbruksmark, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.14 Landskapskaraktärer	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

102	Befintlig landsbygd, mindre ort	Fleninge. Gammal kyrkby med kulturmiljö av regionalt intresse. Byn ligger nära motorvägen och har högt bebyggelsestryck. Kulturmiljö, service, lek, cykelstråk, grönstruktur och gränsen mot det öppna jordbrukslandskapet med mera behöver belysas.	3.2.5 Mindre ort - Fleninge, 3.2.1 Generellt landsbygd, 3.2.2 Bebyggelse på landsbygden	5.1.12 Riksintresse kommunikationer för luftfart, 5.1.13 Riksintresse totalförsvaret, 5.2.2 Miljö kvalitetsnorm för vatten, 5.2.3 Miljö kvalitetsnorm för luft, 5.2.5 Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.5 Områden i VA strategi för landsbygden, 6.6 Vindkraft, 6.10 Digital infrastruktur, 6.11 Jordbruksmark, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.13 Särskilt känsliga kulturmiljöer, 6.14 Landskapskaraktärer	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
199	Befintlig landsbygd, jordbrukslandskap	Stadsnära landsbygd. Ett produktionslandskap med högklassig jordbruksmark och stora natur- och kulturvärden. Det rymmer också mindre byar och andra boendemiljöer, verksamheter och områden av betydelse för rekreation och besöksnäring.	3.2.1 Generellt landsbygd, 3.2.2 Bebyggelse på landsbygden	5. Riksintressen och andra värden och 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

Antagen av kommunfullmäktige den 14 december 2021, § 257

Verksamheter						
ID	Område	Tematisk kategori	Vägledning	Ställningstagande och konsekvenser	Hänsyn	Barnens perspektiv på platsen
245	Ekeberga	Ny verksamhet och industri	Norra Ekeberga. Nytt område för transportintensiva verksamheter. Reservat för industrispår utmed motorväg utformas som grön korridor. Beakta skyddsavstånd till naturgasledning och reservat för framtida trafikplats. Respektavstånd till Ekeberga gård och golfbana. Sevesoklassad verksamhet i Långeberga gör att farlig verksamhet är ej lämpligt här. Säkerställ hållbara resor och cykelstråk till passage över motorväg samt norrut mot Tostarp/Vasatorps gård. Dagvattenfördröjning och skyfallshantering ska ske inom området. Våtmark/ytor för vattenvård, dagvattendamm inkl. respektavstånd till Lussebäcken anläggs i områdets norra del. Utredning för att säkerställa Miljö kvalitetsnorm God status för Lussebäcken. Ingen påverkan på våtmarksområden öster om Rausvägen får ske. Vattendraget i öster inkl. en buffertzon på båda sidor ingår i verksamhetsområdet för att möjliggöra vattenvårdande åtgärder. Möjliggör ett grönt stråk med bevarade landskapselement som kopplar Påarp med Bruces skog. Prio 2-område	2.3 Transportinfrastruktur, 2.4 Näringsliv, 2.8 Klimatanpassning, 3.3 Verksamheter, 3.7 Tekniska anläggningar, 3.6.2 Våtmark och Vattendrag, 3.6.4 Grönblåa stråk i landsbygd	5.1.11 Riksintresse kommunikationer för järnväg och väg, 5.1.13 Riksintresse totalförsvar, 5.2.2 Miljö kvalitetsnorm för vatten och för havsmiljön, 5.2.7 Biotopskydd, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.6 Vindkraft, 6.8 Gasnät, 6.9 Farligt gods på järnväg och väg	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
274	Ekeberga	Ny verksamhet och industri	Södra Ekeberga verksamhetsområde. Nytt utbyggnadsområde för transportintensiva verksamheter. Reservat för industrispår i västra och södra delen av området ska utformas som en grön korridor eller grönt stråk. Ev åtgärder på Skånebanan som kan påverka utbredningen av verksamhetsområdet ska beaktas liksom framtida planskildhet mellan Rausvägen och järnvägen. Särskilt fokus på hållbara resor och att befintliga samt planerade cykelstråk ska vara säkra och trygga. Området ligger inom Lussebäckens avrinningsområde som idag är hårt belastat och flera nya utbyggnadsområden planeras inom avrinningsområdet. Dagvattenfördröjning och skyfallshantering ska ske lokalt. Dagvattenhanteringen ska gynna biologisk mångfald med ambition att nå Miljö kvalitetsnorm God status i Lussebäcken. Lämpligt att öppna upp kulverterat vattendrag som går genom området. Prio 2-område.	2.3 Transportinfrastruktur, 2.4 Näringsliv, 2.8 Klimatanpassning, 3.3 Verksamheter, 3.7 Tekniska anläggningar, 3.6.2 Våtmark och Vattendrag, 3.6.4 Grönblåa stråk i landsbygd	5.1.11 Riksintresse kommunikationer för järnväg och väg, 5.1.13 Riksintresse totalförsvar, 5.2.2 Miljö kvalitetsnorm för vatten och för havsmiljön, 5.2.7 Biotopskydd, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.9 Farligt gods på järnväg och väg	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

291	Görarp	Ny verksamhet och industri	<p>Görarp norra. Riktat sig mot ortens lokala näringsliv och skapar möjlighet för omlokalisering av verksamheter från stadens omvandlingsområden. Angöring från Rausvägen. Äldre sockengräns mellan Bårslövs och Vällus kyrkbyar ska bevaras. Ev. finns två mangelgravar. Störningarna ska minimeras till befintliga bostäder i Görarp. Nytt gång- och cykelstråk till befintlig hållplats. Behov av ny cykelväg utmed Rausvägen mellan Helsingborgsvägen och Ekebyvägen. Området ligger på en vattendelare. Västra delen avvattnas till Lussebäckens avrinningsområde som idag är hårt belastat och flera nya utbyggnadsområden planeras inom avrinningsområdet. Östra delen avvattnas mot Görarpsbäcken/Råån. Dagvattenfördröjning- och rening samt skyfallshantering behöver ske lokalt inom verksamhetsområdet. För att avlasta Lussebäcken kan avledning eventuellt ske mot Görarpsbäcken genom lämplig höjdsättning. Inom området kan det finnas hänsynsarter, vilket bör utredas. Prio 3-område, dvs området exploateras sist.</p>	<p>2.3 Transportinfrastruktur, 2.4 Näringsliv, 2.8 Klimatanpassning, 3.3 Verksamheter, 3.7 Tekniska anläggningar, 3.6.2 Våtmark och Vattendrag, 3.6.4 Grönblå stråk i landsbygd</p>	<p>5.1.11 Riksintresse kommunikationer för järnväg och väg, 5.1.13 Riksintresse totalförsvär, 5.2.2 Miljö kvalitetsnorm för vatten och för havsmiljön, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.3 Påverkan på grundvattnet</p>	<p>Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.</p>
200	Landsbygd	Ny verksamhet och industri	<p>Tostarp. Nytt utbyggnadsområde för transportintensiva verksamheter. Bullersituationen behöver utredas. Ekdungar ska bevaras. Trafikplats Vasatorp är idag hårt belastad, vilket kräver trafikutredning och investeringar för att öka kapaciteten. Arbetet bör ske i samråd med Trafikverket. Hänsyn ska tas till riksintresse Kropp. Höjder och volymer av verksamhetsbyggnader ska ta hänsyn till siktlinjer så att inte riksintresset påverkas negativt. Det kan också handla om att tillgängliggöra kulturvärden genom stråk för rekreation. Dagvattenfördröjning ska ske lokalt inom området. Om kapacitet finns i Tostarpsdammen ska dagvatten ledas hit. Hänsyn bör tas till befintliga skogsdungar och landskapselement. Åtgärder krävs för att säkerställa hållbara resmöjligheter. Prio 2-område.</p>	<p>2.3 Transportinfrastruktur, 2.4 Näringsliv, 2.8 Klimatanpassning, 3.3 Verksamheter, 3.7 Tekniska anläggningar, 3.6.2 Våtmark och Vattendrag, 3.6.4 Grönblå stråk i landsbygd</p>	<p>5.1.1 Riksintresse kulturmiljövård, 5.1.11 Riksintresse kommunikationer för järnväg och väg, 5.1.13 Riksintresse totalförsvär, 5.2.2 Miljö kvalitetsnorm för vatten och för havsmiljön, 5.2.7 Biotopskydd, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.7 Stamnät och regionnät för el och fjärrvärme, 6.9 Farligt gods på järnväg och väg</p>	<p>Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.</p>

122	Landsbygd	Ny verksamhet och industri	Gunnarlunda. Område för transportintensiva verksamheter. Hållbara resmöjligheter säkras med gång- och cykelväg till busshållplats och ny cykelväg utmed Djurhagshusvägen. Kontakt med Skånetrafiken för att undersöka ev nytt hållplatsläge. Befintliga landskapselement ska tas tillvara, utvecklas och göras tillgängliga. Siktlinjerna är flera i detta öppna landskap och man ser bland annat ekhagen Lunden samt en av Rosendals alléer. Höjder och volymer anpassas så att siktlinjer beaktas och riksintresse Rosendal - Kropp M8 påverkas inte negativ. Avstånd till gasledning direkt öster om området ska beaktas. Hasslarpsåns utbredning vid högsta beräknade flöde ska vara dimensionerande vid planering av området. Naturliga lågpunkter i landskapet ska bevaras. Känt översvämningsområde söder om Djurhagshusvägen. Fördröjning och rening av dagvatten ska ske lokalt inom området. Prio 3-område, dvs området exploateras sist.	2.3 Transportinfrastruktur, 2.4 Näringsliv, 2.8 Klimatanpassning, 3.3 Verksamheter, 3.7 Tekniska anläggningar, 3.6.2 Våtmark och Vattendrag, 3.6.4 Grönblåa stråk i landsbygd	5.1.1 Riksintresse kulturmiljövård, 5.1.11 Riksintresse kommunikationer för järnväg och väg, 5.1.13 Riksintresse totalförsvar, 5.2.2 Miljö kvalitetsnorm för vatten och för havsmiljön, 5.2.7 Biotopskydd, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.8 Gasnät	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
212	Landsbygd	Ny verksamhet och industri	Tostarp södra. Nytt område för transportintensiva verksamheter. Dagvatten- och Vattenutredning krävs. Risk för översvämningar i och utanför området. Rening och fördröjning av dagvatten ska ske lokalt inom området, ev till Tostarpsdammen. Lågpunkter får ej fyllas ut. Finns höga naturvärden och generellt skyddade biotoper, kan finnas skyddande arter. Utveckla och bevara befintlig våtmark och allé samt öppna diken. Om träd tas ner krävs kompensation enligt balanseringsprincipen. Ligger i direkt anslutning till värdefull kulturmiljö, Vasatorps gård. Brukningsvägens sträckning söder om området har ett landskapshistoriskt bevarandevärde. Trafikplats Vasatorp är hårt belastad, utredning och investeringar krävs för att öka kapaciteten. Reservera yta för större trafikplats. Tunga transporter ska undvikas på Vasatorpsallén. Åtgärder krävs för att säkerställa trygga, säkra och hållbara resmöjligheter. Prio 2-område.	2.3 Transportinfrastruktur, 2.4 Näringsliv, 2.8 Klimatanpassning, 3.3 Verksamheter, 3.7 Tekniska anläggningar, 3.6.2 Våtmark och Vattendrag, 3.6.4 Grönblåa stråk i landsbygd	5.1.11 Riksintresse kommunikationer för järnväg och väg, 5.1.13 Riksintresse totalförsvar, 5.2.2 Miljö kvalitetsnorm för vatten och för havsmiljön, 5.2.7 Biotopskydd, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.9 Farligt gods på järnväg och väg	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
235	Mörarp	Ny verksamhet och industri	Sydöstra Mörarp. Nytt verksamhetsområde. Gällande detaljplan för Assertorp 5:12 m.f.l. Fördröjning och rening av dagvatten ska ske inom området.	2.3 Transportinfrastruktur, 2.4 Näringsliv, 2.8 Klimatanpassning, 3.3 Verksamheter, 3.7 Tekniska anläggningar, 3.6.2 Våtmark och Vattendrag, 3.6.4 Grönblåa stråk i landsbygd	5.1.11 Riksintresse kommunikationer för järnväg och väg, 5.1.13 Riksintresse totalförsvar, 5.2.2 Miljö kvalitetsnorm för vatten och för havsmiljön, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
234	Mörarp	Utvecklad verksamhet och industri	Sydöstra Mörarp. Befintligt verksamhetsområde. VA-utredning krävs innan exploatering kan påbörjas.	2.3 Transportinfrastruktur, 2.4 Näringsliv, 2.8 Klimatanpassning, 3.3 Verksamheter, 3.7 Tekniska anläggningar, 3.6.2 Våtmark och Vattendrag, 3.6.4 Grönblåa stråk i landsbygd	5.1.11 Riksintresse kommunikationer för järnväg och väg, 5.1.13 Riksintresse totalförsvar, 5.2.2 Miljö kvalitetsnorm för vatten och för havsmiljön, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

209	Mörarp	Utvecklad verksamhet och industri	Norra Mörarp. Befintligt verksamhetsområde. Mark ska reserveras för en utbyggnad med dubbelspår på Skånebanan.	2.3 Transportinfrastruktur, 2.4 Näringsliv, 2.8 Klimatanpassning, 3.3 Verksamheter, 3.7 Tekniska anläggningar, 3.6.2 Våtmark och Vattendrag, 3.6.4 Grönblåa stråk i landsbygd	5.1.11 Riksintresse kommunikationer för järnväg och väg, 5.1.13 Riksintresse totalförsvaret, 5.2.2 Miljökvalitetsnorm för vatten och för havsmiljön, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
280	Påarp	Ny verksamhet och industri	Södra Påarp. Nytt område för verksamheter. Verksamheten ska anpassas vad gäller risker och störningar till intelliganda bostadsbebyggelse. VA-utredning krävs innan exploatering kan påbörjas för att klargöra om en utbyggnad och upprustning behövs för VA-nätet. Påarp har en ansträngd dagvattensituation och därför ska fördröjning och rening av dagvatten ske inom området. Viktigt att respektavstånd hålls till vattendrag med hänsyn till framtida förbättringsåtgärder, lämpligt att öppna upp kulverterat vattendrag. Vattendraget samt kulverterad sträcka i söder med en buffertzona på båda sidor bör ingå i verksamhetsområdet för att möjliggöra vattenvårdande åtgärder.	2.3 Transportinfrastruktur, 2.4 Näringsliv, 2.8 Klimatanpassning, 3.3 Verksamheter, 3.7 Tekniska anläggningar, 3.6.2 Våtmark och Vattendrag, 3.6.4 Grönblåa stråk i landsbygd	5.1.13 Riksintresse totalförsvaret, 5.2.2 Miljökvalitetsnorm för vatten och för havsmiljön, 5.2.5 Ekologiskt särskilt känsliga områden, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
279	Påarp	Utvecklad verksamhet och industri	Västra Påarp. Befintligt område för verksamheter. Mark ska reserveras för en utbyggnad med dubbelspår på Skånebanan. Buller och risker från Skånebanan ska beaktas. Skånebanan är utpekad som farligt godsled. Mark ska reserveras för planskilda korsningar vid Skånebanan.	2.3 Transportinfrastruktur, 2.4 Näringsliv, 2.8 Klimatanpassning, 3.3 Verksamheter, 3.7 Tekniska anläggningar, 3.6.2 Våtmark och Vattendrag, 3.6.4 Grönblåa stråk i landsbygd	5.1.13 Riksintresse totalförsvaret, 5.2.2 Miljökvalitetsnorm för vatten och för havsmiljön, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
358	Rydebäck	Ny verksamhet och industri	Östra Rydebäck. Nytt utbyggnadsområde för verksamheter. Området utgör en entré till orten, vilket ställer krav på gestaltning. Arbetet med sammanhängande bostadsbebyggelse och verksamheter vid Östra Rydebäck ska föregås av ett planprogram eller annan typ av plan som lägger fast en huvudstruktur. Bullerutredning krävs för att säkra goda ljudkvaliteter och minska störningar på befintlig bebyggelse. Hänsyn ska tas till hur området norr om Landskronavägen angörs för att minimera negativa störningar. Mark ska reserveras för fyra spår på västkustbanan. Risker från transportled för farligt gods på E4/E6/E20 ska beaktas. Påverkan på omgivande landskap ska studeras i kommande planarbete. Dagvattenhantering ska ske inom området och med hänsyn till vattenkvaliteten i Heabäcken. Utbyggnad i området bör ha ambitionen att förbättra lågvattenflödet i Heabäcken. Heabäcken har en rik havsöringförekomst. Prio 2-område. Områdets östra del bör byggas ut i slutet av planprocessen.	2.3 Transportinfrastruktur, 2.4 Näringsliv, 2.8 Klimatanpassning, 3.3 Verksamheter, 3.7 Tekniska anläggningar, 3.6.2 Våtmark och Vattendrag, 3.6.4 Grönblåa stråk i landsbygd	5.1.5 Riksintresse kustzon, 5.1.11 Riksintresse kommunikationer för järnväg och väg, 5.1.13 Riksintresse totalförsvaret, 5.2.2 Miljökvalitetsnorm för vatten och för havsmiljön, 5.2.7 Biotopskydd, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.4 Kommunala verksamhetsområden för vatten och avlopp, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
201	Tostarp	Utvecklad verksamhet och industri	Tostarp. Befintligt område för transportintensiva verksamheter.	2.3 Transportinfrastruktur, 2.4 Näringsliv, 2.8 Klimatanpassning, 3.3 Verksamheter, 3.7 Tekniska anläggningar, 3.6.2 Våtmark och Vattendrag, 3.6.4 Grönblåa stråk i landsbygd	5.1.11 Riksintresse kommunikationer för järnväg och väg, 5.1.13 Riksintresse totalförsvaret, 5.2.2 Miljökvalitetsnorm för vatten och för havsmiljön, 5.2.7 Biotopskydd, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.3 Påverkan på grundvattnet	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

357	Vallåkra	Utvecklad verksamhet och industri	Vallåkra. Befintligt verksamhetsområde. Risk och buller från Råådalsbanan ska beaktas. Råådalsbanan är utpekad som farligt godsled.	2.3 Transportinfrastruktur, 2.4 Näringsliv, 2.8 Klimatanpassning, 3.3 Verksamheter, 3.7 Tekniska anläggningar, 3.6.2 Våtmark och Vattendrag, 3.6.4 Grönblåa stråk i landsbygd	5.1.1 Riksintresse kulturmiljövård, 5.1.2 Riksintresse naturvård, 5.1.11 Riksintresse kommunikationer för järnväg och väg, 5.1.13 Riksintesse totalförsvaret, 5.2.2 Miljökvalitetsnorm för vatten och för havsmiljön, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.9 Farligt gods på järnväg och väg, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
367	Vallåkra	Utvecklad verksamhet och industri	Östra Vallåkra. Befintligt verksamhetsområde. Risk och buller från Råådalsbanan ska beaktas. Råådalsbanan är utpekad som farligt godsled.	2.3 Transportinfrastruktur, 2.4 Näringsliv, 2.8 Klimatanpassning, 3.3 Verksamheter, 3.7 Tekniska anläggningar, 3.6.2 Våtmark och Vattendrag, 3.6.4 Grönblåa stråk i landsbygd	5.1.1 Riksintesse kulturmiljövård, 5.1.2 Riksintesse naturvård, 5.1.3 Riksintesse Friluftsliv, 5.1.11 Riksintesse kommunikationer för järnväg och väg, 5.1.13 Riksintesse totalförsvaret, 5.2.2 Miljökvalitetsnorm för vatten och för havsmiljön, 5.2.5 Ekologiskt särskilt känsliga områden, 5.2.8 Landskapsbildsskydd, 5.2.9 Strandskydd, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.9 Farligt gods på järnväg och väg	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
93	Ödåkra	Ny verksamhet och industri	Norra Ödåkra. Nytt område för verksamheter. Gällande detaljplan för del av Ödåkra 4:4 m.fl. Norra Ödåkra 1. Området är flackt. Dagvattenfördröjning och skyfallshantering ska ske inom verksamhetsområdet.	2.3 Transportinfrastruktur, 2.4 Näringsliv, 2.8 Klimatanpassning, 3.3 Verksamheter, 3.7 Tekniska anläggningar, 3.6.2 Våtmark och Vattendrag, 3.6.4 Grönblåa stråk i landsbygd	5.1.13 Riksintesse totalförsvaret, 5.2.2 Miljökvalitetsnorm för vatten och för havsmiljön, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.12 Natur- och kulturmiljöprogram	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
184	Ödåkra	Ny verksamhet och industri	Björka: Område för verksamheter. Björka by har kulturhistoriskt värdefull bebyggelse, huvud-, ekonomibyggnader och anslutande kulturelement är viktiga för helheten. Kulturhistorisk utredning ska visa miljöer, byggnader och karaktärsdrag som ska bevaras, utvecklas och integreras i den framtida verksamheten. Siktlinjerna mot Kropps kyrka och Fleninge mölla beaktas. Höjder och volymer anpassas så att inte riksintesse Rosendal-Kropp påverkas negativt. Hållbara resmöjligheter prioriteras, anslutning till hållplatser och cykelbana utmed Välav och ny cykelväg utmed Djurhagshusv. Trafiksituationen kring Väla/Ödåkra är belastad. Ej lämpligt för transportintensiva verksamheter. Parkering- och trafikutredning krävs och samordnas med närliggande områden. Dagvattenfördröjning och skyfallshantering samordnas med Östra Vång och Väla 7:4. Infiltration uppmuntras. Grundvattensituationen i Björka skog beaktas. Utveckla gröna inslag, koppling mellan Björka skog och naturmark på Väla södra. Prio 1-område.	2.3 Transportinfrastruktur, 2.4 Näringsliv, 2.8 Klimatanpassning, 3.3 Verksamheter, 3.7 Tekniska anläggningar, 3.6.2 Våtmark och Vattendrag, 3.6.4 Grönblåa stråk i landsbygd	5.1.1 Riksintesse kulturmiljövård, 5.1.11 Riksintesse kommunikationer för järnväg och väg, 5.1.13 Riksintesse totalförsvaret, 5.2.2 Miljökvalitetsnorm för vatten och för havsmiljön, 5.2.7 Biotopskydd, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.9 Farligt gods på järnväg och väg	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

175	Ödåkra	Ny verksamhet och industri	<p>Östra Vång. Område för transportintensiva verksamheter. Angränsar till Björka by med kulturhistoriskt värdefull bebyggelse och bystruktur. Kulturhistorisk utredning ska visa miljöer, byggnader och karaktärsdrag som ska bevaras, utvecklas och integreras i den framtida verksamheten. Siktlinjerna mot Kropps kyrka och Fleninge mölla beaktas. Höjder och volymer anpassas så riksintresse Rosendal - Kropp M8 inte påverkas negativ. Hållbara resmöjligheter prioriteras och säkras med anslutning till busshållplats och ny cykelväg utmed Djurhagshusvägen. Trafikutredning krävs för att visa hur trafiksystemet kring Väla/Ödåkra påverkas. Infiltrationsmöjligheterna är goda och bör uppmuntras. Rening ovan mark måste uppnås för att inte förorena grundvattnet. Dagvattenfördröjning och skyfallshantering ska samordnas med Björka. Dagvattenhanteringen ska vara multifunktionell och även gynna biologisk mångfald. Området angränsar till fuktberoende naturmiljöer, vilka inte får påverkas negativt. Prio 1-område.</p>	<p>2.3 Transportinfrastruktur, 2.4 Näringsliv, 2.8 Klimatanpassning, 3.3 Verksamheter, 3.7 Tekniska anläggningar, 3.6.2 Våtmark och Vattendrag, 3.6.4 Grönblå stråk i landsbygd</p>	<p>5.1.1 Riksintresse kulturmiljövård, 5.1.11 Riksintresse kommunikationer för järnväg och väg, 5.1.13 Riksintresse totalförsvar, 5.2.2 Miljö kvalitetsnorm för vatten och för havsmiljön, 5.2.7 Biotopskydd, 6.2 Skyfall och höga flöden, 6.3 Påverkan på grundvattnet, 6.9 Farligt gods på järnväg och väg</p>	<p>Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.</p>
-----	--------	----------------------------	---	---	--	---

Antagen av kommunfullmäktige den 14 december 2021, § 257

Infrastruktur, föreslagen fast förbindelse Helsingborg-Helsingör för väg och tåg						
ID	Område	Tematisk kategori	Vägledning	Ställningstagande och konsekvenser	Hänsyn	Barnens perspektiv på platsen
284	Öresund	Ny infrastruktur - Föreslagen fast förbindelse Helsingborg-Helsingör för väg och tåg	En fast vägförbindelse och en fast järnvägsförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör (HH-förbindelse) är viktig för både persontransporter och godstransporter på regional och interregional nivå mellan Sverige och kontinenten. Möjliga landanslutningar diskuteras och utreds av nationella och regionala aktörer. Objektet som illustreras med denna pil innefattar både lösningsalternativ med en kombinerad väg och järnvägstunnel i norra delen och lösningsalternativ med en separat vägtunnel och en separat järnvägstunnel. Hur en fast HH-förbindelse placeras och utformas påverkar på olika vis naturvärdena i havsområdet. Vid val av utformning och anläggande av förbindelsen är det viktigt att ta hänsyn till naturvärdena i havet som är känsliga för muddring, strömmar med mera. Även andra värden vid landanslutningarna är viktiga att beakta.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 2.3.2 Beteendepåverkan för hållbart resande, 2.3.3 Framtidens mobilitet, 2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden och 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

Transportinfrastruktur, busstråk						
ID	Område	Tematisk kategori	Vägledning	Ställningstagande och konsekvenser	Hänsyn	Barnens perspektiv på platsen
464	Bårslöv	Befintlig transportinfrastruktur, busstråk	Busstråk Bårslöv-Helsingborg. Utvecklas med fler turer och längre öppettider i samverkan med Skånetrafiken efterhand som efterfrågan ökar i stråket.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
470	Bårslöv	Ny transportinfrastruktur, busstråk	Busstråk Helsingborg-Bårslöv-Gantofta-Vallåkra. Utvecklas med fler turer och längre öppettider i samverkan med Skånetrafiken efterhand som efterfrågan ökar i stråket.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
183	Hittarp-Laröd	Befintlig transportinfrastruktur, busstråk	Stadsbusslinje utvecklas med ökad turtäthet och bättre öppettider efterhand som efterfrågan ökar i samverkan med Skånetrafiken och trafikföretaget.	3.4.3 Kollektivtrafik	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
133	Landsbygd	Befintlig transportinfrastruktur, busstråk	Busstråk Ängelholm-Hasslarp - Fleninge- Väla Helsingborg. Utvecklas med fler turer och längre öppettider i samverkan med Skånetrafiken och Ängelholms kommun efterhand som efterfrågan ökar i stråket.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
4	Landsbygd	Befintlig transportinfrastruktur, busstråk	Busstråk Högånäs-Jonstorp-Utvålinge-Ängelholm. Utvecklas med fler turer och längre öppettider i samverkan med Skånetrafiken och Ängelholms kommun efterhand som efterfrågan ökar i stråket.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
463	Landsbygd	Befintlig transportinfrastruktur, busstråk	Busstråk Ekeby-Helsingborg. Utvecklas med fler turer och längre öppettider i samverkan med Skånetrafiken efterhand som efterfrågan ökar i stråket.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
500	Landsbygd	Befintlig transportinfrastruktur, busstråk	Busstråk Helsingborg-Bårslöv-Gantofta-Vallåkra. Utvecklas med fler turer och längre öppettider i samverkan med Skånetrafiken efterhand som efterfrågan ökar i stråket.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

455	Landsbygd	Befintlig transportinfrastruktur, busstråk	Busstråk Bårslöv-Helsingborg. Utvecklas med fler turer och längre öppettider i samverkan med Skånetrafiken efterhand som efterfrågan ökar i stråket.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
493	Landsbygd	Befintlig transportinfrastruktur, busstråk	Busstråk Helsingborg-Rydebäck-Landskrona. Utvecklas med fler turer och längre öppettider i samverkan med Skånetrafiken efterhand som efterfrågan ökar i stråket.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
503	Landsbygd	Befintlig transportinfrastruktur, busstråk	Busstråk Helsingborg-Rydebäck-Landskrona. Utvecklas med fler turer och längre öppettider i samverkan med Skånetrafiken efterhand som efterfrågan ökar i stråket.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
534	Landsbygd	Befintlig transportinfrastruktur, busstråk	Busstråk Helsingborg-Rydebäck-Landskrona. Utvecklas med fler turer och längre öppettider i samverkan med Skånetrafiken efterhand som efterfrågan ökar i stråket.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
47	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, busstråk	Utveckla befintligt regionbusstråk mellan Jonstorp och Hjälmslult till nytt regionbusstråk Jonstorp - Maria station. Förslag på utveckling i samverkan med Skånetrafiken. Koppling till Västkustbanan för Allerum Hjälmslult Jonstorp - Kullahalvön viktig.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
242	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, busstråk	Utveckling regionalt superbusskoncept Helsingborg - Örskelljunga. Finns i regionalt trafikförslöjningsprogram.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
230	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, busstråk	Utveckling regionalt superbusskoncept Helsingborg - Örskelljunga. Finns i regionalt trafikförslöjningsprogram.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
225	Landsbygd	Befintlig transportinfrastruktur, busstråk	Utveckling regionalt superbusskoncept Helsingborg - Örskelljunga. Finns i regionalt trafikförslöjningsprogram.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
302	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, busstråk	Utveckling regionalt superbusskoncept Helsingborg - Örskelljunga. Finns i regionalt trafikförslöjningsprogram.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
301	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, busstråk	Utveckling regionalt superbusskoncept Helsingborg - Örskelljunga. Finns i regionalt trafikförslöjningsprogram.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
337	Landsbygd	Befintlig transportinfrastruktur, busstråk	Stadsbusslinje utvecklas med ökad turtäthet och bättre öppettider efterhand som efterfrågan ökar i samverkan med Skånetrafiken och trafikföretaget. Behov av utredning kring annan körväg för att täcka fler företag i Tostarp.	3.4.3 Kollektivtrafik	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
318	Landsbygd	Befintlig transportinfrastruktur, busstråk	Stadsbusslinje utvecklas med ökad turtäthet och bättre öppettider efterhand som efterfrågan ökar i samverkan med Skånetrafiken och trafikföretaget.	3.4.3 Kollektivtrafik	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
144	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, busstråk	Utveckling regionalt superbusskoncept Helsingborg - Höganäs. Finns i regionalt trafikförslöjningsprogram. ÅVS Väg 111 är genomförd med åtgärder.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem, 3.4.3 Kollektivtrafik	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

476	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, busstråk	Busstråk Helsingborg-Bårslöv-Gantofta-Vallåkra. Utvecklas med fler turer och längre öppettider i samverkan med Skånetrafiken efterhand som efterfrågan ökar i stråket.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
535	Rydebäck	Befintlig transportinfrastruktur, busstråk	Busstråk Helsingborg-Rydebäck. Utvecklas med fler turer och längre öppettider i samverkan med Skånetrafiken efterhand som efterfrågan ökar i stråket. Viktigt med bra koppling och tider till stationen i Rydebäck.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
530	Rydebäck	Befintlig transportinfrastruktur, busstråk	Busstråk Helsingborg-Rydebäck. Utvecklas med fler turer och längre öppettider i samverkan med Skånetrafiken efterhand som efterfrågan ökar i stråket. Viktigt med bra koppling och tider till stationen i Rydebäck.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
529	Rydebäck	Befintlig transportinfrastruktur, busstråk	Busstråk Helsingborg-Rydebäck-Landskrona. Utvecklas med fler turer och längre öppettider i samverkan med Skånetrafiken efterhand som efterfrågan ökar i stråket.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
545	Vallåkra	Ny transportinfrastruktur, busstråk	Busstråk Helsingborg-Bårslöv-Gantofta-Vallåkra. Utvecklas med fler turer och längre öppettider i samverkan med Skånetrafiken efterhand som efterfrågan ökar i stråket.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
307	Ödåkra	Befintlig transportinfrastruktur, busstråk	Stadsbusslinje utvecklas med ökad turtäthet och bättre öppettider efterhand som efterfrågan ökar i samverkan med Skånetrafiken och trafikföretaget.	3.4.3 Kollektivtrafik	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
293	Ödåkra	Befintlig transportinfrastruktur, busstråk	Stadsbusslinje utvecklas med ökad turtäthet och bättre öppettider efterhand som efterfrågan ökar i samverkan med Skånetrafiken och trafikföretaget.	3.4.3 Kollektivtrafik	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
276	Ödåkra	Befintlig transportinfrastruktur, busstråk	Stadsbusslinje utvecklas med ökad turtäthet och bättre öppettider efterhand som efterfrågan ökar i samverkan med Skånetrafiken och trafikföretaget.	3.4.3 Kollektivtrafik	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
272	Ödåkra	Befintlig transportinfrastruktur, busstråk	Stadsbusslinje utvecklas med ökad turtäthet och bättre öppettider efterhand som efterfrågan ökar i samverkan med Skånetrafiken och trafikföretaget.	3.4.3 Kollektivtrafik	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
277	Ödåkra	Befintlig transportinfrastruktur, busstråk	Stadsbusslinje utvecklas med ökad turtäthet och bättre öppettider efterhand som efterfrågan ökar i samverkan med Skånetrafiken och trafikföretaget.	3.4.3 Kollektivtrafik	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
282	Ödåkra	Befintlig transportinfrastruktur, busstråk	Stadsbusslinje utvecklas med ökad turtäthet och bättre öppettider efterhand som efterfrågan ökar i samverkan med Skånetrafiken och trafikföretaget.	3.4.3 Kollektivtrafik	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
217	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, busstråk	Ny föreslagen linjedragning i samband med utbyggnad av Ödåkra station och dubbelspår längs Väst kustbanan. Utredd i samverkan med Skånetrafiken. Stadsbusslinje utvecklas med ökad turtäthet och bättre öppettider efterhand som efterfrågan ökar i samverkan med Skånetrafiken och trafikföretaget.	3.4.3 Kollektivtrafik	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

273	Ödåkra	Befintlig transportinfrastruktur, busstråk	Stadsbusslinje utvecklas med ökad turtäthet och bättre öppettider efterhand som efterfrågan ökar i samverkan med Skånetrafiken och trafikföretaget.	3.4.3 Kollektivtrafik	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
286	Ödåkra	Befintlig transportinfrastruktur, busstråk	Stadsbusslinje utvecklas med ökad turtäthet och bättre öppettider efterhand som efterfrågan ökar i samverkan med Skånetrafiken och trafikföretaget.	3.4.3 Kollektivtrafik	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
280	Ödåkra	Befintlig transportinfrastruktur, busstråk	Stadsbusslinje utvecklas med ökad turtäthet och bättre öppettider efterhand som efterfrågan ökar i samverkan med Skånetrafiken och trafikföretaget.	3.4.3 Kollektivtrafik	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
269	Ödåkra	Befintlig transportinfrastruktur, busstråk	Stadsbusslinje utvecklas med ökad turtäthet och bättre öppettider efterhand som efterfrågan ökar i samverkan med Skånetrafiken och trafikföretaget.	3.4.3 Kollektivtrafik	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
285	Ödåkra	Befintlig transportinfrastruktur, busstråk	Stadsbusslinje utvecklas med ökad turtäthet och bättre öppettider efterhand som efterfrågan ökar i samverkan med Skånetrafiken och trafikföretaget.	3.4.3 Kollektivtrafik	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
298	Ödåkra	Befintlig transportinfrastruktur, busstråk	Stadsbusslinje utvecklas med ökad turtäthet och bättre öppettider efterhand som efterfrågan ökar i samverkan med Skånetrafiken och trafikföretaget.	3.4.3 Kollektivtrafik	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
291	Ödåkra	Befintlig transportinfrastruktur, busstråk	Stadsbusslinje utvecklas med ökad turtäthet och bättre öppettider efterhand som efterfrågan ökar i samverkan med Skånetrafiken och trafikföretaget.	3.4.3 Kollektivtrafik	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
300	Ödåkra	Befintlig transportinfrastruktur, busstråk	Stadsbusslinje utvecklas med ökad turtäthet och bättre öppettider efterhand som efterfrågan ökar i samverkan med Skånetrafiken och trafikföretaget.	3.4.3 Kollektivtrafik	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

Transportinfrastruktur, cykelnät						
ID	Område	Tematisk kategori	Vägledning	Ställningstagande och konsekvenser	Hänsyn	Barnens perspektiv på platsen
466	Bårslöv	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
461	Bårslöv	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av regionalt viktigt cykelstråk mellan Bårslöv och Påarp.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
471	Bårslöv	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Bårslöv och Gantofta. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

460	Bårslöv	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Bårslöv och Helsingborg. Bör på längre sikt utvecklas med egen bana. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering. Behov av planskildhet med väg 109 utreds i kommande planering. Fler cykelkopplingar utvecklas i nordvästra delen av Bårslöv vidare norrut längs Rausvägen mot befintlig cykelväg mellan Påarp och Helsingborg.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
462	Bårslöv	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del i huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Behov av utbyggnad vid exploatering av föreslaget verksamhetsområde väster om Bårslöv. Kopplar till busshållplatser. Behöver utredas vidare.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
132	Domsten	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Cykling i blandtrafik. Del i nationella cykelleden Kattegattleden. Del av regionalt viktigt cykelstråk mellan Höganäs och Helsingborg. Utred standardhöjning av denna del av cykelnätet i kommande planering.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem, 3.6.8 Cykelleder	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
254	Hittarp-Laröd	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
179	Hittarp-Laröd	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av regionalt viktigt cykelstråk mellan Höganäs och Helsingborg. Del i nationella cykelleden Kattegattleden.	3.4.2 Cykel, 3.6.8 Cykelleder	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
316	Hittarp-Laröd	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av regionalt viktigt cykelstråk mellan Höganäs och Helsingborg.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
297	Hittarp-Laröd	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
281	Hittarp-Laröd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Cykling på egen bana eller i blandtrafik. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
249	Hittarp-Laröd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Cykel i blandtrafik idag. Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Cykelkoppling från centrala Laröd till de föreslagna utbyggnadsområdena i de östra delarna vid de regionala hållplatsen/stationen kan bli viktig och behöva stärkas. Lokalisering av cykelstråk och möjlighet att förbättra stråket för cyklist utreds i samband med de föreslagna utbyggnadsområdena och läge för framtida hållplats.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
245	Hittarp-Laröd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Behov av ny cykelbana. Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Nytt gång- och cykelstråk längs Hippodromvägen och längs Ardennergången. Cykelkopplingar från centrala Laröd till de föreslagna utbyggnadsområdena i östra delarna vid de regionala hållplatsen/stationen är viktiga. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

299	Hittarp-Laröd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Behov av ny cykelbana. Länk saknas. Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Ny gång-och cykelbana utvecklas i grönområdet i stråket parallellt med Kadriļjvägen och Skänkelvägen. Det saknas en länk som kopplar till cykelstråket mot Mariastaden.	3.4.2 Cykel	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
296	Hittarp-Laröd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Behov av ny cykelbana. Länk saknas. Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Ny gång-och cykelbana utvecklas i grönområdet i stråket parallellt med Kadriļjvägen och Skänkelvägen. Det saknas en länk som kopplar till cykelstråket mot Mariastaden.	3.4.2 Cykel	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
287	Hittarp-Laröd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Behov av ny cykelbana. Länk saknas. Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Ny gång-och cykelbana utvecklas i grönområdet i stråket parallellt med Kadriļjvägen och Skänkelvägen. Det saknas en länk som kopplar till cykelstråket mot Mariastaden.	3.4.2 Cykel	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
313	Hittarp-Laröd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del i nationella cykelleden Kattegattleden. Del av regionalt viktigt cykelstråk mellan Höganäs och Helsingborg. Ny cykelbana utvecklas längs Larödsvägen. Behov av utrymme och möjlighet behöver utredas. Alternativt utvecklas en lösning som är tydlig och lättorienterbar och välskyltd för cykelpendlare mellan Höganäs och Helsingborg parallellt med Larödsvägen. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem, 3.6.8 Cykelleder	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
292	Hittarp-Laröd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del i nationella cykelleden Kattegattleden. Del av regionalt viktigt cykelstråk mellan Höganäs och Helsingborg. Ny cykelbana utvecklas längs Larödsvägen. Behov av utrymme och möjlighet behöver utredas. Alternativt utvecklas en lösning som är tydlig och lättorienterbar och välskyltd för cykelpendlare mellan Höganäs och Helsingborg parallellt med Larödsvägen. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem, 3.6.8 Cykelleder	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
270	Hittarp-Laröd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del i nationella cykelleden Kattegattleden. Del av regionalt viktigt cykelstråk mellan Höganäs och Helsingborg. Ny cykelbana utvecklas längs Larödsvägen. Behov av utrymme och möjlighet behöver utredas. Alternativt utvecklas en lösning som är tydlig och lättorienterbar och välskyltd för cykelpendlare mellan Höganäs och Helsingborg parallellt med Larödsvägen. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem, 3.6.8 Cykelleder	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
258	Hittarp-Laröd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del i nationella cykelleden Kattegattleden. Del av regionalt viktigt cykelstråk mellan Höganäs och Helsingborg. Ny cykelbana utvecklas längs Larödsvägen. Behov av utrymme och möjlighet behöver utredas. Alternativt utvecklas en lösning som är tydlig och lättorienterbar och välskyltd för cykelpendlare mellan Höganäs och Helsingborg parallellt med Larödsvägen. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem, 3.6.8 Cykelleder	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

246	Hittarp-Laröd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del i nationella cykelleden Kattegattleden. Del av regionalt viktigt cykelstråk mellan Höganäs och Helsingborg. Ny cykelbana utvecklas längs Larödsvägen. Behov av utrymme och möjlighet behöver utredas. Alternativt utvecklas en lösning som är tydlig och lättorienterbar och välskyld för cykelpendlare mellan Höganäs och Helsingborg parallellt med Larödsvägen. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem, 3.6.8 Cykelleder	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
239	Hittarp-Laröd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Behov av ny cykelbana. Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Ny gång- och cykelkoppling till en framtida spårvägsstation är viktig att beakta vid utveckling av föreslagen sammanhängande bostadsbebyggelse. Utveckla i ett första skede cykelkopplingen till den regionala hållplatsen vid väg 111. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
221	Hittarp-Laröd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Behov av ny cykelbana. Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Ny gång- och cykelkoppling till en framtida spårvägsstation är viktig att beakta vid utveckling av föreslagen sammanhängande bostadsbebyggelse. Utveckla i ett första skede cykelkopplingen till den regionala hållplatsen vid väg 111. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
228	Hittarp-Laröd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Behov av ny cykelbana. Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Viktig koppling till föreslagen sammanhängande bostadsbebyggelse, hållplats för regionbuss/framtida spårvägsstation.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
219	Hittarp-Laröd	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
275	Hittarp-Laröd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Cykel i blandtrafik idag utvecklas med cykel på egen bana vid behov i samband med exploatering av sammanhängande bostadsbebyggelsesområdet. Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Behöver utveckla ny koppling på egen bana för genare cykelresor mellan föreslagen sammanhängande bostadsbebyggelse i östra delarna och centrum i Laröd. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
240	Hittarp-Laröd	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Cykling i blandtrafik. Del av cykelnät som kopplar till målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
257	Hittarp-Laröd	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Cykling i blandtrafik. Del av cykelnät som kopplar till målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
218	Hittarp-Laröd	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Cykling i blandtrafik. Del av cykelnät som kopplar till målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

251	Hittarp-Laröd	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Cykling i blandtrafik. Del av cykelnät som kopplar till målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
304	Hittarp-Laröd	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Cykling i blandtrafik. Del av cykelnät som kopplar till målpunkter. Behov av att vidare utreda olika möjliga kopplingar till Larödsvägen. Höjd standard för cykling i blandtrafik eller egen bana om möjligt.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
288	Hittarp-Laröd	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Cykling i blandtrafik. Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
210	Hittarp-Laröd	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Cykling i blandtrafik. Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
76	Kattarp-Hasslarp	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
63	Kattarp-Hasslarp	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Ny gång- cykelbana längs Hedenlundavägen till norra delen av Kattarps större planerade bostadsområde och befintligt gång- och cykelnät. Framtida cykelstråk mot Rögle och Utvälinge bör på längre sikt utvecklas med egen bana. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering. Trafikverket är väghållare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
85	Kattarp-Hasslarp	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Ny cykelväg längs Västkustvägen mellan Strövelstorp och Fleninge (byggs under perioden 2024-2026 enligt regionens Cykelvägsplan för Skåne) . Del av regionalt viktigt cykelstråk mellan Helsingborg-Fleninge-Hasslarp-Strövelstorp- Ängelholm. Ska underlätta pendling med cykel mot Ödåkra vidare mot Helsingborg men även mot Ängelholm. Utformning och exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
55	Kattarp-Hasslarp	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del av regionalt viktigt cykelstråk mellan Kattarp och Höganäs/Mjöhult. Behov av att koppla denna länk till stationen. Cykling på egen bana eller i blandtrafik. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering. Del i utvecklingen av ny sammanhängande bebyggelse.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
78	Kattarp-Hasslarp	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
74	Kattarp-Hasslarp	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

90	Kattarp-Hasslarp	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Kattarp och Ödåkra på egen bana eller i blandtrafik. Olika alternativ behöver utredas väster och öster om järnvägen. Utredning och samordning bör ske i samband med utbyggnad av dubbelspår längs Väst kustbanan. Möjlighet att eventuellt nyttja underhållsvägar till järnvägen behöver tas med i utredningen.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
84	Kattarp-Hasslarp	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Kattarp och Ödåkra på egen bana eller i blandtrafik. Olika alternativ behöver utredas väster och öster om järnvägen. Utredning och samordning bör ske i samband med utbyggnad av dubbelspår längs Väst kustbanan. Möjlighet att eventuellt nyttja underhållsvägar till järnvägen behöver tas med i utredningen.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
79	Kattarp-Hasslarp	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Kattarp och Ödåkra på egen bana eller i blandtrafik. Olika alternativ behöver utredas väster och öster om järnvägen. Utredning och samordning bör ske i samband med utbyggnad av dubbelspår längs Väst kustbanan. Möjlighet att eventuellt nyttja underhållsvägar till järnvägen behöver tas med i utredningen.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
77	Kattarp-Hasslarp	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Cykling i blandtrafik. Del av cykelnät som kopplar till målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
65	Kattarp-Hasslarp	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Ny gen gång- och cykellänk mellan området kring kyrkan, skolan och stationen utvecklas längs Himelstalundsvägen. Del i huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Utbyggnad vid exploatering av föreslagen sammanhängande bostadsbebyggelse öster om stationen.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
49	Kattarp-Hasslarp	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Ny cykelbana längs Planavägen utreds vidare. Osäkert med utrymme. Del i huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Trafikverket är vägghållare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
56	Kattarp-Hasslarp	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
58	Kattarp-Hasslarp	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del i huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Cykling kommer ske på egen bana eller i blandtrafik. Utreds i kommande planering.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
66	Kattarp-Hasslarp	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del i huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Cykling på egen bana eller i blandtrafik utreds i kommande planering.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
59	Kattarp-Hasslarp	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del i huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Förbindelsetunnel för gångtrafik mellan perrongerna där möjlighet att leda cykeln ingår. Del i utbyggnaden av Kattarps station i samband med utbyggnad av dubbelspår på Väst kustbanan.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

60	Kattarp-Hasslarp	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Cykel i blandtrafik. Del i huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Vid exploatering av föreslagen sammanhängande bostadsbebyggelse väster om stationen bör utveckling av cykelbana övervägas.	3.4.2 Cykel	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
82	Kattarp-Hasslarp	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Ny planskild gång- och cykelbana anläggs i samband med dubbelspårsutbyggnad på Västkustbanan. Finns i gällande nationell transportinfrastrukturplan. Behov av cykelbana västerut mot den samlade bebyggelsen och bäcken som skulle kunna utvecklas med promenadstråk. Del i framtida cykelstråk mot Hjälmshult. Trafikverket är väghållare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
67	Kattarp-Hasslarp	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Ny gen gång- och cykellänk mellan området kring kyrkan, skolan och stationen utvecklas längs himelstalundsvägen. Del i huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Utbyggnad vid exploatering av föreslagen sammanhängande bostadsbebyggelse öster om stationen.	3.4.2 Cykel	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
70	Kattarp-Hasslarp	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Cykling i blandtrafik. Del av cykelnät som kopplar till målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
71	Kattarp-Hasslarp	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Cykling i blandtrafik. Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
407	Landsbygd	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av regionalt viktigt cykelstråk mellan Påarp och Helsingborg.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
467	Landsbygd	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
488	Landsbygd	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av regionalt viktigt cykelstråk mellan Gantofta och Helsingborg.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
340	Landsbygd	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av regionalt viktigt framtida cykelstråk mellan Mörarp och Helsingborg.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
111	Landsbygd	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av regionalt viktigt cykelstråk mellan Höganäs och Helsingborg. Del i nationella cykelleden Kattegattleden.	3.4.2 Cykel, 3.6.8 Cykelleder	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
88	Landsbygd	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av regionalt viktigt cykelstråk mellan Hasslarp och Kattarp. Trafikverket är väghållare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
42	Landsbygd	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av regionalt viktigt cykelstråk mellan Kattarp och Höganäs/Mjöhult . Delvis grusbana idag. Behov av asfalt på sikt.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

329	Landsbygd	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
472	Landsbygd	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av regionalt viktigt framtida cykelstråk mellan Bårslöv och Råå/Helsingborg.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
443	Landsbygd	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av regionalt viktigt cykelstråk mellan Påarp och Bårslöv.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
157	Landsbygd	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av regionalt viktigt cykelstråk mellan Ödåkra och Fleninge. Trafikverket är väghållare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
129	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Ny cykelväg längs Västkustvägen mellan Strövelstorp och Fleninge (byggs under perioden 2024-2026 enligt regionens Cykelvägsplan för Skåne) . Del av regionalt viktigt cykelstråk mellan Helsingborg-Fleninge-Haslarp-Strövelstorp- Ängelholm. Ska underlätta pendling med cykel mot Ödåkra vidare mot Helsingborg men även mot Ängelholm. Utformning och exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering. Trafikverket är väghållare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
167	Landsbygd	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av regionalt viktigt cykelstråk mellan Hittarp och Allerum. En bygdeväg, med två bredare vägrenar främst avsedda för cyklister och en körbana med ett körfält som tydligt har plats för en bil, är anordnad på Allerumsvägen (väg 1387) mellan Allerum och Hittarp. Lösningen fungerar bra på denna sträcka.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
338	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Mörarp och Helsingborg via Hjortshög. Bör på längre sikt utvecklas med egen bana. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering. Trafikverket är väghållare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
355	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Mörarp-Helsingborg bör på längre sikt utvecklas med egen bana hela sträckan. Befintlig cykelväg finns längs Rosenlundsvägen mellan Mörarpsvägen (väg 1376) och Bankgatan. Trafikverket är väghållare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
364	Landsbygd	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Mörarp-Helsingborg bör på längre sikt utvecklas med egen bana hela sträckan. Befintlig cykelväg finns längs Rosenlundsvägen mellan Mörarpsvägen (väg 1376) och Bankgatan.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
506	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Vallåkra/Gantofta och Rydebäck utvecklas med egen bana hela sträckan. Exakt sträckning bör utredas. Alternativ till genare sträckning via Rya 11:3 kan finnas.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
520	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Vallåkra och Gantofta. Ny gång- och cykelbana utvecklas längs Ryavägen mellan Vallåkra och Gantofta. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering. Bygdeväg har prövats mellan Vallåkra och Gantofta, men har tagits bort efter utvärdering. Trafikverket är väghållare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

469	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Cykel i blandtrafik idag. Del i framtida huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
546	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Vallåkra och Tågarp bör på längre sikt utvecklas med egen bana. Ny cykelbana längs Bältebergavägen mot Tågarps station via Ottarp längs Rååns dalgång. Behov för turism och rekreation. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
8	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Utvälinge och Rögge- Kattarp bör på längre sikt utvecklas med egen bana. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering. Planskildhet under väg 112 behövs. Alternativ med cykelbana parallellt med järnvägen under väg 112 bör också utredas som alternativ. Trafikverket är väghållare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
481	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Bårslöv och Gantofta. En bygdeväg, med två bredare vägrenar främst avsedda för cyklister och en körbana med ett körfält som tydligt har plats för en bil, är anordnad på vägsträckan mellan Bårslöv och Gantofta. På sikt kan en separat cykelbana längs Bårslövsvägen mot Gantofta behövas för att knyta ihop dessa orter. Trafikverket är väghållare på väg 1362.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
201	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del av regionalt viktigt cykelstråk mellan Ödåkra och Allerum. En bygdeväg, med två bredare vägrenar främst avsedda för cyklister och en körbana med ett körfält som tydligt har plats för en bil, är anordnad på Allerumsvägen (väg 1387) mellan Allerum och Ödåkra. På sikt kan en separat cykelbana längs Allerumsvägen behövas för att knyta ihop dessa orter. Trafikverket är väghållare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
91	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Hjälmshult och Kattarp bör på längre sikt utvecklas. Cykling på egen bana eller i blandtrafik utreds i kommande planering. Trafikverket är väghållare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
582	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Vallåkra och Landskrona via Härslöv bör på längre sikt utvecklas med egen bana. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering i samverkan med Landskrona kommun och Trafikverket. Trafikverket är väghållare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
80	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del av framtida cykelstråk mellan Jonstorp-Hjälmshult-Helsingborg bör på längre sikt utvecklas med egen bana. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering. Trafikverket är väghållare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
16	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Utvälinge och Rögge- Kattarp bör på längre sikt utvecklas med egen bana. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering. Trafikverket är väghållare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
37	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Utvälinge- Rögge och Kattarp bör på längre sikt utvecklas med egen bana. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering. Trafikverket är väghållare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

536	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Vallåkra och Gantofta. Ny gång- och cykelbana utvecklas längs Ryavägen mellan Vallåkra och Gantofta. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering. Bygdeväg har prövats mellan Vallåkra och Gantofta, men har tagits bort efter utvärdering. Trafikverket är väghållare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
492	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Cykling i blandtrafik. Del av regionalt viktigt cykelstråk mellan Rydebäck och Helsingborg. Del i nationella cykelleden Sydostleden. Eventuell standardhöjning utreds vidare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
10	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Utvälinge och Rögle- Kattarp bör på längre sikt utvecklas med egen bana. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
48	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del av framtida cykelstråk mellan Jonstorp-Hjälmslutt-Helsingborg bör på längre sikt utvecklas med egen bana. Utreds i kommande planering. Trafikverket är väghållare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
147	Landsbygd	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av regionalt viktigt cykelstråk mellan Hittarp och Allerum. En bygdeväg, med två bredare vägrenar främst avsedda för cyklister och en körbana med ett körfält som tydligt har plats för en bil, är anordnad på Allerumsvägen (väg 1387) mellan Allerum och Hittarp. Lösningen fungerar bra på denna sträcka.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
43	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del av framtida cykelstråk mellan Jonstorp-Hjälmslutt-Helsingborg bör på längre sikt utvecklas med egen bana. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering. Trafikverket är väghållare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
579	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Vallåkra och Tågarp bör på längre sikt utvecklas med egen bana. Ny cykelbana längs Bältebergavägen mot Tågarps station via Ottarp längs Rååns dalgång. Behov för turism och rekreation. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering. Trafikverket är väghållare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
588	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Vallåkra och Tågarp bör på längre sikt utvecklas med egen bana. Ny cykelbana längs Bältebergavägen mot Tågarps station via Ottarp längs Rååns dalgång. Behov för turism och rekreation. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering. Trafikverket är väghållare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
34	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Rögle och Strövelstorp bör på längre sikt utvecklas med egen bana. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering. Trafikverket är väghållare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
211	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Ödåkra/Fleninge och Hyllinge/Åstorp bör på längre sikt utvecklas med egen bana. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering. Trafikverket är väghållare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
592	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Vallåkra och Tågarp bör på längre sikt utvecklas med egen bana. Ny cykelbana längs Bältebergavägen mot Tågarps station via Ottarp längs Rååns dalgång. Behov för turism och rekreation. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering. Trafikverket är väghållare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

591	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Vallåkra och Tågarp bör på längre sikt utvecklas med egen bana. Ny cykelbana längs Bältebergavägen mot Tågarps station via Ottarp längs Rååns dalgång. Behov för turism och rekreation. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering. Trafikverket är väghållare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
26	Landsbygd	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av regionalt viktigt framtida cykelstråk mellan Rögle och Strövelstorp.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
22	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Rögle och Strövelstorp bör på längre sikt utvecklas med egen bana. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
475	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk på lång sikt mellan Bårslöv och Gantofta. Lokalisering av cykelbana och möjlighet till genare dragnig utreds i kommande planering.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
458	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Bårslöv och Helsingborg. Bör på längre sikt utvecklas med egen bana. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering. Fler cykelkopplingar utvecklas i nordvästra delen av Bårslöv vidare norrut längs Rausvägen mot befintlig cykelväg mellan Påarp och Helsingborg.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
457	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Bårslöv och Helsingborg. Bör på längre sikt utvecklas med egen bana. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering. Beakta utveckling av en cykelkoppling mot Ramlösa över motorvägen när utveckling av trafikplats Helsingborg Södra och dess kopplingar planeras.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
456	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Bårslöv och Helsingborg. Bör på längre sikt utvecklas med egen bana. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering. Beakta utveckling av en cykelkoppling mot Ramlösa över motorvägen när utveckling av trafikplats Helsingborg Södra och dess kopplingar planeras.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
504	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Landskrona- Rydebäck och Helsingborg. Utveckling av regionalt cykelstråk för arbetspendling. Utveckling av ett starkt regionalt cykelstråk planeras och åtgärdsvalsstudie bör göras. Sträckan Pålstorp-Glumlöv ingår i regionens cykelvägsplan år 2024-2026. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
267	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del i huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Ny gång- och cykelbana ersätter befintlig cykelbana. Genomförs i samband med dubbelspårutbyggnad på Väst kustbanan.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
7	Landsbygd	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av regionalt och nationellt viktigt cykelstråk mellan Höganäs och Ängelholm och del av Kattegattleden mellan Göteborg och Helsingborg.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem, 3.6.8 Cykelleder	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

284	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Helsingborg/Väla och Hyllinge/Åstorp bör på längre sikt utvecklas med egen bana. Förslag från infrastrukturstrategi Familjen Helsingborg. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering. Trafikverket är väghållare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
243	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Helsingborg/Väla och Hyllinge/Åstorp bör på längre sikt utvecklas med egen bana. Förslag från infrastrukturstrategi Familjen Helsingborg. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering. Trafikverket är väghållare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
382	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del av regionalt viktigt framtida cykelstråk mellan Påarp och Helsingborg och mellan Mörarp och Helsingborg.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
387	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Cykling i blandtrafik. Del i framtida cykelstråk mellan Mörarp och Helsingborg- Påarp-Helsingborg.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
448	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Bårslöv och Helsingborg. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering. Beakta utveckling av en cykelkoppling mot Ramlösa över motorvägen när utveckling av trafikplats Helsingborg Södra och dess kopplingar planeras.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
442	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Bårslöv och Helsingborg. Fler cykelkopplingar utvecklas i nordvästra delen av Bårslöv vidare norrut längs Rausvägen mot befintlig cykelväg mellan Påarp och Helsingborg. Bör på längre sikt utvecklas med egen bana. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
489	Landsbygd	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av regionalt viktigt framtida cykelstråk mellan Rydebäck/Landskrona och Helsingborg.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
494	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Landskrona- Rydebäck och Helsingborg. Utveckling av regionalt cykelstråk för arbetspendling. Pilotprojekt för utveckling av superscykelstråk pågår och åtgärdsvalsstudie bör göras. Sträckan Pålstorp-Glumslov ingår i regionens cykelvägsplan år 2024-2026. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
554	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Vallåkra/Gantofta och Glumslov, möter cykelstråk som finns i Landskrona ÖP. Cykling på egen bana eller i blandtrafik utreds i kommande planering. Trafikverket är väghållare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
377	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Mörarp-Helsingborg bör på längre sikt utvecklas med egen bana hela sträckan. Trafikverket är väghållare på väg 1370. Kommunen är väghållare på väg 1377.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

123	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Kattarp och Ödåkra på egen bana eller i blandtrafik (Olika alternativ behöver utredas väster och öster om Järnvägen). Utredning och samordning bör ske i samband med utbyggnad av dubbelspår längs Västkustbanan. Möjlighet att ev nyttja underhållsvägar till järnvägen behöver tas med i utredningen.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
306	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del i huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Viktig koppling för genare cykelresor till och förbi Väla köpcentrum. Exakt läge och utformning behöver utredas vidare.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
388	Landsbygd	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av regionalt cykelstråk mellan Påarp och Mörrarp. En bygdeväg, med två bredare vägrenar främst avsedda för cyklister och en körbana med ett körfält som tydligt har plats för en bil, är anordnad på Mörrarpsvägen (väg 1376) mellan Påarp och Väg 1370. Lösningen fungerar bra på denna sträcka. Trafikverket är väghållare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
397	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del av framtida cykelstråk. Bör på längre sikt utvecklas med egen bana i samband med exploatering av föreslaget verksamhetsområde.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
370	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del av möjligt framtida huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Det kan finnas ett framtida behov på lång sikt att knyta samman verksamhetsområdena Tostarp och Norra Ekeberga med en cykelkoppling. Därtill kan även ett rekreativt behov finnas. Kopplingens lokalisering väster eller öster om golfbanan behöver utredas.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
351	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del av möjligt framtida huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Cykelkoppling som förbinder landsbygden och naturområden inom staden. Vilt använder idag befintlig tunnel för passage under E6 och den funktionen kommer att bli än viktigare när nya viltstängsel sätts upp. Möjligheten för vilt att passera E6 i framtiden är viktig att säkerställa även i kombination med gång- och cykeltrafik.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
336	Mörrarp	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av regionalt viktigt framtida cykelstråk mellan Bårslöv och Bjuv. Trafikverket är väghållare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
371	Mörrarp	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
361	Mörrarp	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Trafikverket är väghållare.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
344	Mörrarp	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

357	Mörarp	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
330	Mörarp	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del av regionalt viktigt cykelstråk mellan Mörarp och Bjuv. Ny cykelbana anläggs längs Bjuvsleden norrut mot Bjuv. Finns med i gällande cykelplan för Skåne och planeras att byggas 2021-2023. Trafikverket är väghållare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
365	Mörarp	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Cykelnät i blandtrafik idag. Del i huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Behov av tydligare stråk med koppling till stationen. På lång sikt i samband med utveckling av tågstationen eller Skånebanan bör standardhöjning utredas.	3.4.2 Cykel	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
362	Mörarp	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del i huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Reservat för utveckling av cykelstråk på lång sikt. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering. Trånga förhållanden på delsträcka. Trafikverket är väghållare.	3.4.2 Cykel	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
367	Mörarp	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Cyckling i blandtrafik. Del i huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Behov av att utveckla ett tydligare öst-västligt stråk med koppling till stationen.	3.4.2 Cykel	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
363	Mörarp	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
375	Mörarp	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del i huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Utbyggnad vid exploatering av föreslagen sammanhängande bostadsbebyggelse i södra Mörarp. Utveckling av gång- och cykelbana på östra sidan om järnvägen söderut från stationen längs järnvägen behövs för att knyta an mot föreslagen utveckling i södra Mörarp. Trafikverket väghållare.	3.4.2 Cykel	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
376	Mörarp	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del i huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Utbyggnad vid exploatering av föreslagen sammanhängande bostadsbebyggelse i södra Mörarp. Utveckling av gång- och cykelbana på östra sidan om järnvägen söderut från stationen längs järnvägen behövs för att knyta an mot föreslagen utveckling i södra Mörarp.	3.4.2 Cykel	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
356	Mörarp	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
348	Mörarp	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

352	Mörarp	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Cykling i blandtrafik. Del i huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter, bland annat skola. Felande länk i huvudnät. Bör åtgärdas vid utbyggnad av föreslagen sammanhängande bostadsbebyggelse i norra Mörarp. Cykling på egen bana eller i blandtrafik utreds i kommande planering.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
346	Mörarp	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del i huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Separat gång- och cykelbana byggs längs hela Bjuvsleden för att bättre knyta ihop orten och stationen. Hänsyn tas till de utbyggnadsområden som föreslås. Trafikverket är vägghållare.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
334	Mörarp	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Idrottsplats. Cykling på egen bana eller i blandtrafik utreds i kommande planering. Trafikverket är vägghållare.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
360	Mörarp	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Mörarp-Helsingborg bör på längre sikt utvecklas med egen bana hela sträckan. Befintlig cykelväg längs Rosenlundsvägen mellan Mörarpsvägen (väg 1376) och Bankgatan. Trafikverket är vägghållare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
368	Mörarp	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del i huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Utbyggnad vid exploatering av föreslagen sammanhängande bostadsbebyggelse i södra Mörarp. Behov av planskildhet under järnvägen för att koppla ihop västra och Östra Mörarp. Behöver utredas vidare.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
354	Mörarp	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Cykling i blandtrafik. Del av cykelnät som kopplar till målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
353	Mörarp	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Cykling i blandtrafik. Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
342	Mörarp	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Cykling i blandtrafik. Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
422	Påarp	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av regionalt viktigt cykelstråk mellan Påarp och Helsingborg.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
398	Påarp	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
409	Påarp	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
431	Påarp	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av regionalt viktigt cykelstråk mellan Påarp och Bårslöv.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

405	Påarp	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Cykling i blandtrafik. Del av cykelnät som kopplar till målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
408	Påarp	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del i huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Cykling på egen bana eller i blandtrafik Glebersväg för att koppla ihop föreslagen cykelbana längs Ekebergavägen med stationen. Utredds i kommande planering.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
406	Påarp	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Målad cykelbana längs större delen av sträckan, annars blandtrafik idag. Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Cykling på egen bana eller i blandtrafik längs Mörarpsvägen utreds i samband med eventuell utbyggnad av planskildhet med järnvägen eller andra större exploateringar. Exakt lokalisering av cykelkoppling utreds i kommande planering. Trafikverket är väghållare på väg 1376 från väg 1372 och österut.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
439	Påarp	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Påarp och Bårslöv. Koppling mellan föreslagen utbyggnad i södra Påarp och Skola / idrottsplats i norr. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
426	Påarp	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Påarp och Bårslöv. Ny planskildhet med Skånebanan krävs. Koppling mellan föreslagen utbyggnad i södra Påarp och skola / idrottsplats i norr. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
391	Påarp	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Påarp och Helsingborg. Bör på längre sikt utvecklas med egen bana. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
401	Påarp	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del i huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Behov av gång-och cykelbana längs Ekebergavägen. Cykling på egen bana eller i blandtrafik utreds i kommande planering.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
412	Påarp	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
421	Påarp	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
414	Påarp	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
413	Påarp	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Cykling i blandtrafik. Del i framtida cykelnät som kopplar till viktiga målpunkter och stationen. Eventuell standardhöjning utreds vidare.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

419	Påarp	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Cykling i blandtrafik. Del i framtida cykelnät som kopplar till viktiga målpunkter och stationen. Eventuell standardhöjning utreds vidare.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
423	Påarp	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Cykling i blandtrafik idag. Del i framtida cykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Cykling på egen bana eller i blandtrafik utreds i kommande planering och i samband med exploatering av sammanhängande bostadsbebyggelse. Skapa koppling till tågstationen.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
418	Påarp	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Utvecklas i samband med förslagen sammanhängande bostadsbebyggelse i söder. Cykling på egen bana eller i blandtrafik utreds i kommande planering. Exakt lokalisering utreds i kommande planering.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
417	Påarp	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Cykling i blandtrafik. Del av cykelnät som kopplar till målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
440	Påarp	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del av framtida regionalt viktigt cykelstråk mellan Bårslöv och Påarp. Cykelbana byggs längs ny bilväg och kopplar Bårslöv med en gen koppling till stationen i Påarp. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
427	Påarp	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del av framtida huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Utvecklas i samband med exploatering av förslaget verksamhetsområde. Cykling på egen bana och exakt lokalisering utreds i kommande planering.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
505	Rydebäck	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av regionalt viktigt cykelstråk mellan Rydebäck och Helsingborg. Del i nationella cykelleden Sydostleden.	3.4.2 Cykel, 3.6.8 Cykelleder	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
515	Rydebäck	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
525	Rydebäck	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Det finns potential för utveckling av aktivitetsstråk inom objektet eller dess närhet. Läge, funktion och utformning behöver utredas.	3.4.2 Cykel, 4.4.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
538	Rydebäck	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
574	Rydebäck	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Cykling i blandtrafik idag. Del i nationella cykelleden Sydostleden. Kvalitetshöjande åtgärder utreds vid behov i kommande planering.	3.4.2 Cykel, 3.6.8 Cykelleder	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
543	Rydebäck	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Cykling i blandtrafik. Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

512	Rydebäck	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Cykling i blandtrafik. Del av cykelnät som kopplar till målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
517	Rydebäck	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Cykling på egen bana eller i blandtrafik. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
527	Rydebäck	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Cykling i blandtrafik idag. Del i nationella cykelleden Sydostleden. Kvalitetshöjande åtgärder utreds vid behov i kommande planering.	3.4.2 Cykel, 3.6.8 Cykelleder	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
526	Rydebäck	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del av möjligt framtida huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Behov av ny gång- och cykelbana längs Ytterövägen för snabbare cykling behöver utredas vidare. Behov och möjlighet att skapa ett tydligt huvudstråk för att underlätta rörelser mellan Rydebäcks havsbad och tågstationen och exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering. Det finns potential för utveckling av aktivitetsstråk inom objektet eller dess närhet. Läge, funktion och utformning behöver utredas.	3.4.2 Cykel, 4.4.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
532	Rydebäck	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del av möjligt framtida huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Behov av ny gång- och cykelbana längs Ytterövägen för snabbare cykling behöver utredas vidare. Behov och möjlighet att skapa ett tydligt huvudstråk för att underlätta rörelser mellan Rydebäcks havsbad och tågstationen och exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering. Det finns potential för utveckling av aktivitetsstråk inom objektet eller dess närhet. Läge, funktion och utformning behöver utredas.	3.4.2 Cykel, 4.4.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
531	Rydebäck	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Ny gång- och cykelbana längs Ytterövägen. Tydligt huvudstråk för att underlätta rörelser mellan Rydebäcks havsbad och tågstationen. Utformning av gaturum och passager som gynnar framkomlighet för gång och cykel. Anpassning till utvecklingsområde. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
562	Rydebäck	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Cykling i blandtrafik. Del av cykelnät som kopplar till målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
540	Rydebäck	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Befintlig cykelbana. Del i framtida cykelstråk mellan Landskrona- Rydebäck och Helsingborg. Utveckling av regionalt cykelstråk för arbetspendling. Utveckling av ett starkt regionalt cykelstråk planeras och åtgärdsvalsstudie bör göras. Sträckan Pålstorp-Glumslöv ingår i regionens cykelvägsplan år 2024-2026. Trafikverket är väghållare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

553	Rydebäck	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Landskrona- Rydebäck och Helsingborg. Utveckling av regionalt cykelstråk för arbetspendling. Utveckling av ett starkt regionalt cykelstråk planeras och åtgärdsvalsstudie bör göras. Sträckan Pålstorp-Glumslöv ingår i regionens cykelvägsplan år 2024-2026. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
519	Rydebäck	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Landskrona- Rydebäck och Helsingborg. Utveckling av regionalt cykelstråk för arbetspendling. Utveckling av ett starkt regionalt cykelstråk planeras och åtgärdsvalsstudie bör göras. Sträckan Pålstorp-Glumslöv ingår i regionens cykelvägsplan år 2024-2026. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
522	Rydebäck	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Ny gång-och cykelbana. En cykelkoppling över järnvägen i Ingarögatans förlängning förbättrar tillgängligheten mellan Rydebäcks centrum/skolor och nytt område för sammanhängande bostadsbebyggelse i öster. Järnvägens barriäreffekt minskar. Planskildhet/säker passage eftersträvas vid Landskronavägen. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	3.4.2 Cykel	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
575	Rydebäck	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Del i nationella cykelleden Sydostleden.	3.4.2 Cykel, 3.6.8 Cykelleder	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
557	Vallåkra	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av regionalt viktigt framtida cykelstråk mellan Vallåkra och Gantofta.Trafikverket är väghållare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem, 3.4.2 Cykel	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
560	Vallåkra	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Trafikverket är väghållare.	3.4.2 Cykel	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
556	Vallåkra	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
547	Vallåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del i huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Behov av koppling till stationen. Ny gång- och cykelbana längs Norra Vallåkravägen. Trafikverket väghållare.	3.4.2 Cykel	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
558	Vallåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del i huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Behov av koppling till stationen. Cykling på egen bana eller i blandtrafik utreds i kommande planering. Behov av säker och trygg skolväg för barn. Trafikverket är väghållare.	3.4.2 Cykel	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
549	Vallåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Cykling på egen bana eller i blandtrafik. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	3.4.2 Cykel	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

544	Vallåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Vallåkra och Tågarp bör på längre sikt utvecklas med egen bana. Syfte cykelturism och rekreation. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering. Trafikverket är väghållare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
559	Vallåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del i huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Behov av koppling till stationen. Behov av säker och trygg skolväg för barn. Utreds vidare i kommande planering. Trafikverket är väghållare.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
563	Vallåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Vallåkra och Landskrona via Härslöv bör på längre sikt utvecklas med egen bana. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering i samverkan med Landskrona kommun och Trafikverket. Trafikverket är väghållare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
571	Vallåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Vallåkra och Landskrona via Härslöv bör på längre sikt utvecklas med egen bana. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering i samverkan med Landskrona kommun och Trafikverket. Trafikverket är väghållare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
561	Vallåkra	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
565	Vallåkra	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
566	Vallåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Ny gång- och cykelbana med koppling till huvudcykelnätet utvecklas samtidigt med föreslagen ny sammanhängande bostadsbebyggelse i södra Vallåkra. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
572	Vallåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Ny gång- och cykelbana med koppling till huvudcykelnätet utvecklas samtidigt med föreslagen ny sammanhängande bostadsbebyggelse i södra Vallåkra. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
573	Vallåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Ny gång- och cykelbana med koppling till huvudcykelnätet utvecklas samtidigt med föreslagen ny sammanhängande bostadsbebyggelse i södra Vallåkra. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
569	Vallåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Ny gång- och cykelbana med koppling till huvudcykelnätet utvecklas samtidigt med föreslagen ny sammanhängande bostadsbebyggelse i södra Vallåkra. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
295	Ödåkra	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av regionalt viktigt cykelstråk mellan Höganäs och Helsingborg.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

248	Ödåkra	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Det finns potential för utveckling av aktivitetsstråk inom objektet eller dess närhet. Läge, funktion och utformning behöver utredas.	3.4.2 Cykel, 4.4.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
234	Ödåkra	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
259	Ödåkra	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
290	Ödåkra	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
244	Ödåkra	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
238	Ödåkra	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Cykling i blandtrafik. Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
247	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Cykling på egen bana eller i blandtrafik. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
208	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del i huvudcykelnät, som kopplar till viktiga målpunkter, där behov av sammanhängande huvudcykelnät finns. Cykling på egen bana eller i blandtrafik längs Palmgatan utreds i kommande planering. Det finns potential för utveckling av aktivitetsstråk inom objektet eller dess närhet. Läge, funktion och utformning behöver utredas.	3.4.2 Cykel, 4.4.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
260	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Behov av ny cykelbana. Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Ny gång- och cykelkoppling via Ängavångsgatan som länkar samman det befintliga gång- och cykelnätet med det nya.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
178	Ödåkra	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Det finns potential för utveckling av aktivitetsstråk inom objektet eller dess närhet. Läge, funktion och utformning behöver utredas.	3.4.2 Cykel, 4.4.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
185	Ödåkra	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

170	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Utveckling av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Utbyggnad av cykelbana ska ske i samband med utbyggnad av föreslagen sammanhängande bostadsbebyggelse i västra och nordvästra Ödåkra. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering. Det finns potential för utveckling av aktivitetsstråk inom objektet eller dess närhet. Läge, funktion och utformning behöver utredas.	3.4.2 Cykel, 4.4.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
176	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del i huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Ny gång- och cykelbana som sammanbinder östra och västra Ödåkra (Allerumsvägen och Fleningevägen) via ny planskild passage. Genomförs i samband med dubbelspårsutbyggnad på Väst kustbanan och ombyggnad av Ödåkra station.	3.4.2 Cykel	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
190	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del i huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Ny gång- och cykelbana som sammanbinder östra och västra Ödåkra (Allerumsvägen och Fleningevägen). Genomförs i samband med dubbelspårsutbyggnad på Väst kustbanan och ombyggnad av Ödåkra station. Det finns potential för utveckling av aktivitetsstråk inom objektet eller dess närhet. Läge, funktion och utformning behöver utredas.	3.4.2 Cykel, 4.4.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
182	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del i huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Ny gång- och cykelbana som sammanbinder östra och västra Ödåkra (Allerumsvägen och Fleningevägen). Genomförs i samband med dubbelspårsutbyggnad på Väst kustbanan och ombyggnad av Ödåkra station. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	3.4.2 Cykel	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
188	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del i huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Ny gång- och cykelbana som sammanbinder östra och västra Ödåkra (Allerumsvägen och Fleningevägen). Genomförs i samband med dubbelspårsutbyggnad på Väst kustbanan och ombyggnad av Ödåkra station. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering. Det finns potential för utveckling av aktivitetsstråk inom objektet eller dess närhet. Läge, funktion och utformning behöver utredas.	3.4.2 Cykel, 4.4.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
191	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del i huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Ny gång- och cykelbana som sammanbinder östra och västra Ödåkra (Allerumsvägen och Fleningevägen) via ny planskild passage. Genomförs i samband med dubbelspårsutbyggnad på Väst kustbanan och ombyggnad av Ödåkra station. Det finns potential för utveckling av aktivitetsstråk inom objektet eller dess närhet. Läge, funktion och utformning behöver utredas.	3.4.2 Cykel, 4.4.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

172	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Utveckling av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Utbyggnad av cykelbana ska ske i samband med utbyggnad av föreslagen sammanhängande bostadsbebyggelse i västra och Nordvästra Ödåkra. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	3.4.2 Cykel	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
186	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Utveckling av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Utbyggnad av cykelbana ska ske i samband med utbyggnad av föreslagen sammanhängande bostadsbebyggelse i västra och Nordvästra Ödåkra. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	3.4.2 Cykel	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
200	Ödåkra	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av regionalt viktigt cykelstråk mellan Ödåkra och Allerum.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
197	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del av regionalt viktigt cykelstråk mellan Ödåkra och Allerum. Behov av ny cykelbana för att binda ihop stråket med stationen och huvudcykelnätet i Ödåkra. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
212	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del i huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Cykling på egen bana eller i blandtrafik sammanbinder östra och västra Ödåkra vid planskild passage för gång och cykeltrafik. Genomförs i samband med dubbelspårsutbyggnad på Väst kustbanan och ombyggnad av Ödåkra station.	3.4.2 Cykel	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
205	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Utveckling av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Cykling på egen bana eller i blandtrafik längs Vintapparegatan och Fabriksgatan väster om Väst kustbanan. Viktig koppling till ny gång- och cykelunderfart. Det finns potential för utveckling av aktivitetsstråk inom objektet eller dess närhet. Läge, funktion och utformning behöver utredas.	3.4.2 Cykel, 4.4.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
203	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Utveckling av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Utbyggnad av cykelbana ska ske i samband med utbyggnad av föreslagen sammanhängande bostadsbebyggelse i västra och Nordvästra Ödåkra. Ny gång- och cykelbana som ansluter Allerumsvägen med ny gång- och cykelbana vid Fabriksgatan. Viktig gen koppling till skola och idrott för västra Ödåkra och Allerum. Viktig koppling till tågstationen vid utvecklingen av bostäder på Spritängen. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	3.4.2 Cykel	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
227	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del i huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Genomförs i samband med dubbelspårsutbyggnad på Väst kustbanan och ombyggnad av Ödåkra station. Cykling på egen bana eller i blandtrafik. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	3.4.2 Cykel	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

237	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del i huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Ny gång- och cykelbana som sammanbinder östra och västra Ödåkra vid planskild passage för gång, cykel och biltrafik. Genomförs i samband med dubbelspårutbyggnad på Västkustbanan.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
233	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del i huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Genomförs i samband med dubbelspårutbyggnad på Västkustbanan och ombyggnad av Ödåkra station.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
241	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del i huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Ny gång- och cykelbana ersätter befintlig cykelbana. Genomförs i samband med dubbelspårutbyggnad på Västkustbanan.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
224	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Utveckling av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Utbyggnad av cykelbana ska ske i samband med utbyggnad av föreslagen sammanhängande bostadsbebyggelse i västra och Nordvästra Ödåkra. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
262	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Behov av cykelbana. Del av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
214	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Omfattar delvis blandtrafik och delvis grönområde. Länk i huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter som kan utvecklas till ett sammanhängande huvudcykelnät. Utveckling av cykelkoppling bedöms kunna ske först i samband med föreslagen utveckling av grönområde och eventuell förtätning i dess närhet.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
206	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del i huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Exakt sträckning behöver utredas vidare. Föreslagen sträckning kräver inlösen av del av fastighet. Cykling på egen bana eller i blandtrafik utreds i kommande planering. Alternativ sträckning längs Drivhusgatan - Björkavägen.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
199	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del i huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Viktig cykelkoppling till stationen. Cykling på egen bana eller i blandtrafik utreds i kommande planering.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
196	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del i huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Ny gång- och cykelbana längs Centralgatan. Bidrar till tydligare och trafiksäkrare gång- och cykelnät i centrala Ödåkra. Det finns potential för utveckling av aktivitetsstråk inom objektet eller dess närhet. Läge, funktion och utformning behöver utredas.	3.4.2 Cykel, 4.4.1 Sammanhängande bostadsbebyggelse	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
158	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del i framtida cykelstråk mellan Kattarp och Ödåkra (Alternativ 2 öster Järnvägen). Exakt läge ej utrett utreds tillsammans med alternativ 1 väster om järnvägen. Utredning och samordning bör ske i samband med utbyggnad av dubbelspår längs Västkustbanan.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

146	Ödåkra	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Del av regionalt viktigt framtida cykelstråk mellan Ödåkra och Kattarp.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
274	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Del i huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Viktig koppling för genare cykelresor till och förbi Väla köpcentrum. Exakt läge och utformning behöver utredas vidare.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
160	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Framtida cykelstråk mellan Kattarp och Ödåkra (alternativ 1 väster järnvägen). Exakt läge ej utrett. Utreds tillsammans med alternativ 2 öster om järnvägen. Utredning och samordning bör ske i samband med utbyggnad av dubbelspår längs Västkustbanan.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
151	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Utveckling av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Utbyggnad av cykelbana ska ske i samband med utbyggnad av föreslagen sammanhängande bostadsbebyggelse i västra och Nordvästra Ödåkra. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
215	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Utveckling av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Cykling på egen bana eller i blandtrafik via Citrongatan-Parkgatan och Toftagatan utreds i kommande planering. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
261	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Utveckling av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Utbyggnad av cykelbana ska ske i samband med utbyggnad av föreslagen sammanhängande bostadsbebyggelse.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
250	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, cykelnät	Utveckling av huvudcykelnät som kopplar till viktiga målpunkter. Utbyggnad av cykelbana ska ske i samband med utbyggnad av föreslagen sammanhängande bostadsbebyggelse. Cykelbana kopplar till planskildhet under Västkustbanan vid Cedergatan.	3.4.2 Cykel	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
148	Ödåkra	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät	Befintlig cykelbana. Kan bli del i framtida cykelstråk mellan Kattarp och Ödåkra, som bör utredas i samband med utbyggnad av dubbelspår längs Västkustbanan.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

Transportinfrastruktur, järnväg						
ID	Område	Tematisk kategori	Vägledning	Ställningstagande och konsekvenser	Hänsyn	Barnets perspektiv på platsen
28	Kattarp-Hasslarp	Ny transportinfrastruktur, järnväg	Utbyggnad till dubbelspår Ängelholm- Maria planerad färdigställning 2023. Finns i gällande nationell plan.	2.3.1 och 2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
81	Kattarp-Hasslarp	Utvecklad transportinfrastruktur, järnväg	Koppling bevaras.	2.3.1 och 2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

89	Kattarp-Hasslarp	Ny transportinfrastruktur, järnväg	Utbyggnad till dubbelspår Ängelholm- Maria planerad färdigställning 2023. Finns i gällande nationell plan.	2.3.1 och 2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
96	Kattarp-Hasslarp	Utvecklad transportinfrastruktur, järnväg	Skånebanan Åstorp-Kattarp, planeras för fler snabba tåg Helsingborg-Hässleholm	2.3.1 och 2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
164	Kattarp-Hasslarp	Ny transportinfrastruktur, järnväg	Utbyggnad till dubbelspår Ängelholm- Maria planerad färdigställning 2023. Finns i gällande nationell plan.	2.3.1 och 2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
499	Landsbygd	Utvecklad transportinfrastruktur, järnväg	Väst kustbanan, befintligt dubbelspår.	2.3.1 och 2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
486	Landsbygd	Utvecklad transportinfrastruktur, järnväg	Råådalsbanan, behov av dubbelsidiga plattformar i Vallåkra och Gantofta för att möjliggöra ökad robusthet och turtäthet på banan.	2.3.1 och 2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
381	Landsbygd	Utvecklad transportinfrastruktur, järnväg	Skånebanan, teknisk utredning kring möjliga åtgärder. Möjligheten till fler tåg och på lång sikt dubbelspår behöver beaktas i planeringen. För att inte hindra utvecklingen av framtida järnväg samt för att beakta risker behöver ett tillräckligt avstånd säkerställas mellan ny bebyggelse och järnvägen.	2.3.1 och 2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
97	Landsbygd	Utvecklad transportinfrastruktur, järnväg	Skånebanan Åstorp-Kattarp, planeras för fler snabba tåg Helsingborg-Hässleholm. Utveckla ökad kapacitet och konkurrenskraftiga restider på Skånebanan vilket ger snabbare och bättre koppling till Hässleholm och framtida trafik på Stambanan.	2.3.1 och 2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
586	Landsbygd	Utvecklad transportinfrastruktur, järnväg	Råådalsbanan, behov av dubbelsidiga plattformar i Vallåkra och Gantofta för att möjliggöra ökad robusthet och turtäthet på banan.	2.3.1 och 2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

Transportinfrastruktur, regional spårväg						
ID	Område	Tematisk kategori	Vägledning	Ställningstagande och konsekvenser	Hänsyn	Barnets perspektiv på platsen
142	Hittarp-Laröd	Ny transportinfrastruktur, regional spårväg	Stråk för regional spårväg och/eller superbuss Helsingborg-Höganäs. Möjlighet till framtida strukturbildande högkvalitativ kollektivtrafik ska beaktas i planeringen.	2.3.1 och 2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem, 3.4.3 Kollektivtrafik	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
309	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, regional spårväg	Lokal spårväg, alternativa dragningar mot Väla C behöver utredas vidare. Möjligheten till framtida spårväg ska beaktas i planeringen.	2.3.1 och 2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
310	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, regional spårväg	Lokal spårväg, alternativa dragningar mot Väla C behöver utredas vidare. Möjligheten till framtida spårväg ska beaktas i planeringen.	2.3.1 och 2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

294	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, regional spårväg	Lokal spårväg, alternativa dragningar mot Väla C behöver utredas vidare. Möjligheten till framtida spårväg ska beaktas i planeringen.	2.3.1 och 2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
-----	--------	---	---	--	--	--

Transportinfrastruktur, väg (linje)

ID	Område	Tematisk kategori	Vägledning	Ställningstagande och konsekvenser	Hänsyn	Barnets perspektiv på platsen
253	Hittarp-Laröd	Ny transportinfrastruktur, väg	Ny bilkoppling till föreslagen sammanhängande bostadsbebyggelse i östra Laröd. Exakt läge ej bestämt. Hänsyn tas till naturvärden, föreslaget läge för spårväg och till det övergripande vägnätet. Ny bilkoppling behövs för att inte överbelasta befintliga lokalgator. Exakt lokalisering utreds i kommande planering.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.4.4 Bil	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
106	Kattarp-Haslarp	Ny transportinfrastruktur, väg	Ytor beaktas och reserveras för en förbättrad standard och bredare väg längs Hyllingevägen i kommande planering på lång sikt.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.4.4 Bil	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
68	Kattarp-Haslarp	Ny transportinfrastruktur, väg	Behov av ny bilkoppling från Himmelstalundsvägen till Östrabyvägen Hedenlundavägen finns när Kattarps större detaljplanerade område börjar byggas.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.4.4 Bil	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
83	Kattarp-Haslarp	Ny transportinfrastruktur, väg	Ny dragning Planavägen. Planskild korsning mellan Järnväg och Planavägen planeras i samband med att Västkustbanan byggs ut med dubbelspår. Trafikverket är vägghållare.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.4.4 Bil	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
143	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, väg	Ny bilkoppling med planskildhet utvecklas i samband med dubbelspår längs Västkustbanan	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.4.4 Bil	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
438	Påarp	Ny transportinfrastruktur, väg	Ny bilkoppling utvecklas för att ansluta nytt bostadsområde. Syfte är att avlasta centrala Påarp från genomfart med biltrafik då koppling mot Gödstorpsvägen/väg 109 underlättas. Exakt läge och utformning av vägen utreds i kommande planering.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.4.4 Bil	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
425	Påarp	Ny transportinfrastruktur, väg	Ny bilkoppling utreds i samband med eventuell ny planskild passage. Syfte är att avlasta centrala Påarp från genomfart med bil- och godstrafik då koppling mot Gödstorpsvägen/väg 109 underlättas. Exakt läge och utformning av vägen utreds i kommande planering.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.4.4 Bil	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
436	Påarp	Ny transportinfrastruktur, väg	Ny bilkoppling utvecklas för att ansluta nytt bostadsområde. Syfte är att avlasta centrala Påarp från genomfart med biltrafik då koppling mot Gödstorpsvägen/väg 109 underlättas. Exakt läge och utformning av vägen utreds i kommande planering.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.4.4 Bil	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
451	Påarp	Ny transportinfrastruktur, väg	Ny bilkoppling utvecklas i samband med ny planskild passage. Syfte är att avlasta centrala Påarp från genomfart med bil- och godstrafik då koppling mot Gödstorpsvägen/väg 109 underlättas. Exakt läge och utformning av vägen utreds i kommande planering.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.4.4 Bil	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

564	Vallåkra	Ny transportinfrastruktur, väg	Lämplig placering av gata för försörjning av föreslaget utbyggnadsområde.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.4.4 Bil	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
570	Vallåkra	Ny transportinfrastruktur, väg	Lämplig placering av gata för försörjning av föreslaget utbyggnadsområde.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.4.4 Bil	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
189	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, väg	Ny bilkoppling till föreslaget utbyggnadsområde. Genomförs i samband med exploatering. Exakt läge utreds vidare.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.4.4 Bil, 4.4.3 Transportinfrastruktur	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
192	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, väg	Ny bilkoppling utvecklas i samband med Ödåkra station och dubbelspår längs Västkustbanan och ny planskildhet.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.4.4 Bil, 4.4.3 Transportinfrastruktur	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
187	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, väg	Ny bilkoppling utvecklas i samband med Ödåkra station och dubbelspår längs Västkustbanan och ny planskildhet.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.4.4 Bil, 4.4.3 Transportinfrastruktur	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
184	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, väg	Ny bilkoppling utvecklas i samband med Ödåkra station och dubbelspår längs Västkustbanan och ny planskildhet.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.4.4 Bil, 4.4.3 Transportinfrastruktur	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
175	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, väg	Ny bilkoppling utvecklas i samband med Ödåkra station och dubbelspår längs Västkustbanan och ny planskildhet.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.4.4 Bil, 4.4.3 Transportinfrastruktur	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
177	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, väg	Ny bilkoppling utvecklas i samband med Ödåkra station och dubbelspår längs Västkustbanan och ny planskildhet. Koppling till möjlig parkeringsyta.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling och 3.4.4 Bil	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
181	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, väg	Ny bilkoppling utvecklas i samband med Ödåkra station och dubbelspår längs Västkustbanan och ny planskildhet.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.4.4 Bil, 4.4.3 Transportinfrastruktur	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
180	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, väg	Ny bilkoppling utvecklas i samband med Ödåkra station och dubbelspår längs Västkustbanan och ny planskildhet.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling och 3.4.4 Bil	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
235	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, väg	Ny bilkoppling utvecklas i samband med dubbelspår längs Västkustbanan och ny planskildhet för bil gång och cykel.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.4.4 Bil, 4.4.3 Transportinfrastruktur	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
173	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, väg	Ny bilkoppling till föreslaget utbyggnadsområde, genomförs i samband med exploatering. Exakt lokalisering av cykelbana utreds i kommande planering.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling och 3.4.4 Bil	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
194	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, väg	Ny bilkoppling utvecklas i samband med Ödåkra station och dubbelspår längs Västkustbanan och ny planskildhet.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.4.4 Bil, 4.4.3 Transportinfrastruktur	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

223	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, väg	Reservat. Möjlighet till bilkoppling för framtida behov ska inte omöjliggöras. Behov av bilkopplingen kan eventuellt uppstå i framtiden beroende exploaterings omfattning i Ödåkra och vilken biltrafiksträng detta medför. En trafikutredning ska göras för Ödåkra som helhet med syfte att föreslå mobilitetsåtgärder och åtgärder i befintlig infrastruktur i första hand. Bilkopplingen innebär en påverkan på Duvestubbe naturområde. En ny vägkoppling ska undvikas så långt möjligt och endast genomföras om andra åtgärder inte har effekt. Exakt läge och kapacitet behöver då utredas vidare i kommande planering och genomförandet bör ske efter att exploatering av Norra Ödåkra skett. Onödig smittrafik på eventuell bilväg bör undvikas. Avvägning ska ske med hänsyn till ytor för natur, rekreation och översvämningsytor för dagvatten.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.4.4 Bil, 4.4.3 Transportinfrastruktur	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
256	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, väg	Ny bilkoppling till föreslaget utbyggnadsområde. Kopplas till planskild korsning under Västkustbanan vid Cedergratan för avlastning av trafik på Ångavångsgatan. Från dialog Ödåkra.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.4.4 Bil, 4.4.3 Transportinfrastruktur	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
150	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, väg	Ny bilkoppling till föreslaget utbyggnadsområde. Exakt läge utreds.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.4.4 Bil	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
198	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, väg	Ny bilkoppling till föreslaget utbyggnadsområde. Exakt läge utreds	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.4.4 Bil, 4.4.3 Transportinfrastruktur	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
204	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, väg	Reservat. Möjlighet till utveckling av bilkoppling ska inte omöjliggöras. Behov av utveckling kan eventuellt uppstå i framtiden beroende på exploaterings omfattning i Ödåkra och vilken biltrafiksträng detta medför. En trafikutredning ska göras för Ödåkra som helhet med syfte att föreslå mobilitetsåtgärder och åtgärder i befintlig infrastruktur i första hand. Vid eventuell utveckling av vägkopplingen behöver dess exakta läge och kapacitet utredas samt trafiksäkerhet och buller beaktas. Avvägning ska ske med hänsyn till ytor för natur, rekreation och översvämningsytor för dagvatten.	2.3.1 Övergripande trafikutveckling, 3.4.4 Bil, 4.4.3 Transportinfrastruktur	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

Transportinfrastruktur, väg (symbol)						
ID	Område	Tematisk kategori	Vägledning	Ställningstagande och konsekvenser	Hänsyn	Barnets perspektiv på platsen
59	Görarp	Ny transportinfrastruktur, väg	Trafikplats Helsingborg Södra. Trimningsåtgärder planeras. Fördjupad studie för trafikplatsen och dess sidovägnät planeras.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
50	Norra Ekeberga	Ny transportinfrastruktur, väg	Reservat för en eventuell framtida trafikplats mellan trafikplats Vasatorp och trafikplats Helsingborg Södra. Lokalisering och utformning behöver utredas.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksstressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

39	Tostarp	Ny transportinfrastruktur, väg	Trafikplats Vasatorp. Trimningsåtgärder planeras och på sikt kan komplettering av sidovägnät behövas. Utredning pågår.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
----	---------	--------------------------------	--	--	--	--

Transportinfrastruktur, parkering

ID	Område	Tematisk kategori	Vägledning	Ställningstagande och konsekvenser	Hänsyn	Barnets perspektiv på platsen
61	Bårslöv	Ny transportinfrastruktur, parkering	Bevara ytan för samåkning. Eventuellt kan samåkningen också kopplas till ny hållplats i framtiden.	3.4.5 Parkering	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
25	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, parkering	Befintlig parkering för samåkning. Bevara yta för samåkning.	3.4.5 Parkering	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
40	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, parkering	Yta möjlig för parkering för samåkning, exakt placering och möjlighet behöver utredas vidare	3.4.5 Parkering	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
79	Rydebäck	Ny transportinfrastruktur, parkering	Yta för samåkningsparkering. Exakt placering och möjlighet behöver utredas vidare.	3.4.5 Parkering	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

Transportinfrastruktur, planskildhet

ID	Område	Tematisk kategori	Vägledning	Ställningstagande och konsekvenser	Hänsyn	Barnets perspektiv på platsen
60	Bårslöv	Ny transportinfrastruktur, planskildhet	Framtida behov av planskildhet för cykel via väg 109. Behöver utredas vidare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
12	Domsten	Ny transportinfrastruktur, planskildhet	Genomförd ÅVS föreslår åtgärder för det regionala superbusskonceptet där planskildhet ingår. Möjlighet att ta sig under eller över väg 111 mellan hållplatslägena utreds. Möjliggörande av framtida spårväg bör beaktas .	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem, 3.4.1 Gång, 3.4.3 Kollektivtrafik	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
11	Kattarp-Haslarp	Ny transportinfrastruktur, planskildhet	Framtida behov av planskildhet mellan väg för bil, cykel, gång och järnväg. Bevara ytor som inte försvårar en planskildhet. Svårt läge med lite utrymme vilket innebär behov av att studera även andra lägen väster om byn som kan innebära ny vägstruktur. Behöver utredas vidare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem, 4.3.3 Transportinfrastruktur	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
9	Kattarp-Haslarp	Ny transportinfrastruktur, planskildhet	Finns med i nationell transportinfrastrukturplan. Planskildhet för bil, cykel och gång utvecklas i samband med dubbelspår på Västkustbanan.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
3	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, planskildhet	Behov av planskild gång- och cykelbana under väg 112 i samband med utveckling av cykelbana mellan Rögle och Utvålinge.	2.3 Transportinfrastruktur.1 , 2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
4	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, planskildhet	Befintlig planskildhet bevaras och byggs om i samband med utbyggnaden av dubbelspår på Västkustbanan. Finns med i nationell transportinfrastrukturplan.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

15	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, planskildhet	Plankorsning byggs om till planskild korsning i samband med utbyggnaden av dubbelspår på Västkustbanan. Finns med i nationell transportinfrastrukturplan.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
18	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, planskildhet	Plankorsning byggs om till planskild korsning i samband med utbyggnaden av dubbelspår på Västkustbanan. Finns med i nationell transportinfrastrukturplan.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
57	Landsbygd	Ny transportinfrastruktur, planskildhet	Behov av planskild korsning mellan Skånebanan och Rausvägen. Beakta även behov för gång och cykel. Tillräckliga ytor kring dagens plankorsning beaktas i kommande planering.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem, 3.4.1 Gång, 3.4.2 Cykel, 4.6.3 Transportinfrastruktur	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
43	Mörarp	Ny transportinfrastruktur, planskildhet	Framtida behov av planskildhet mellan väg för bil, cykel, gång och järnväg. Bevara ytor som inte försvårar en planskildhet. Svårt läge med lite utrymme. Innebär behov av att studera även andra lägen som kan behöva ny vägstruktur. Behöver utredas vidare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem, 4.5.3 Transportinfrastruktur	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
41	Mörarp	Ny transportinfrastruktur, planskildhet	Framtida behov av planskildhet mellan gång och järnväg. Bevara ytor som inte försvårar en planskildhet. Behov utifrån ett rekreationsbehov där järnvägen idag är en barriär. Behöver utredas vidare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem, 3.4.1 Gång, 4.5.3 Transportinfrastruktur	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
47	Mörarp	Ny transportinfrastruktur, planskildhet	Framtida behov av planskildhet mellan gång och järnväg. Bevara ytor som inte försvårar en planskildhet. Behov utifrån ett rekreationsbehov där järnvägen idag är en barriär. Behöver utredas vidare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem, 3.4.1 Gång, 4.5.3 Transportinfrastruktur	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
54	Påarp	Ny transportinfrastruktur, planskildhet	Behov av framtida planskild korsning under järnvägen för bil, gång och cykel. Utformning behöver utredas vidare tillsammans med föreslagen planskildhet väster om stationen. Få lägen är lämpliga. Tillräckliga ytor för att möjliggöra planskildheten ska beaktas i kommande planering.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem, 3.4.1 Gång, 3.4.3 Kollektivtrafik, 4.6.3 Transportinfrastruktur	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
56	Påarp	Ny transportinfrastruktur, planskildhet	Behov av eventuell framtida planskild korsning under järnvägen för bil, gång och cykel. Utformning behöver utredas vidare tillsammans med föreslagen planskildhet öster om stationen. Utred om behovet av koppling för bil, cykel och gång är tillräckligt i östra delen eller om det behövs även i denna del. Få lägen är lämpliga. Tillräckliga ytor för att möjliggöra planskildheten ska beaktas i kommande planering.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem, 3.4.1 Gång, 3.4.3 Kollektivtrafik, 4.6.3 Transportinfrastruktur	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
73	Rydebäck	Ny transportinfrastruktur, planskildhet	Behov av gång och cykelbro över Västkustbanan i samband med utveckling av områdena öster om järnvägen. Exakt utformning och läge behöver utredas.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem, 3.4.1 Gång, 3.4.2 Cykel, 3.4.3 Kollektivtrafik	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
22	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, planskildhet	Finns med i nationell transportinfrastrukturplan. Planskildhet för bil, cykel och gång utvecklas i samband med dubbelspår på Västkustbanan.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
26	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, planskildhet	Finns med i nationell transportinfrastrukturplan. Planskildhet för cykel och gång utvecklas i samband med dubbelspår på Västkustbanan.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

28	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, planskildhet	Finns med i nationell transportinfrastrukturplan. Planskildhet för bil, cykel och gång utvecklas i samband med dubbelspår på Väst kustbanan.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
----	--------	---	--	--	--	--

Transportinfrastruktur, station för spårväg

ID	Område	Tematisk kategori	Vägledning	Ställningstagande och konsekvenser	Hänsyn	Barnens perspektiv på platsen
14	Domsten	Ny transportinfrastruktur, station för spårväg	Befintlig regionbusshållplats utvecklas på sikt till station för regional spårväg.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem , 3.4.3 Kollektivtrafik , 3.4.5 Parkering	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
30	Hittarp-Laröd	Ny transportinfrastruktur, station för spårväg	Framtida läge för regional spårväghållplats eller hållplats för regional superbuss och/eller stadsbuss. Ytor bevaras för att i framtiden möjliggöra hållplatsläget. Attraktiva, trygga och väderskyddade cykelparkeringar behöver utvecklas på båda sidor om spåret i samband med utvecklingen.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem , 3.4.3 Kollektivtrafik och 3.4.5 Parkering	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
32	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, station för spårväg	Framtida station för spårväg ska beaktas. Två alternativa lägen. Olika möjliga dragningar behöver utredas. Ytor för attraktiva, trygga och väderskyddade cykelparkeringar ska tas med i planeringen.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem , 3.4.3 Kollektivtrafik , 3.4.5 Parkering	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
34	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, station för spårväg	Framtida station för spårväg ska beaktas. Två alternativa lägen. Olika möjliga dragningar behöver utredas. Ytor för attraktiva, trygga och väderskyddade cykelparkeringar ska tas med i planeringen.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem , 3.4.3 Kollektivtrafik , 3.4.5 Parkering	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

Transportinfrastruktur, tågstation

ID	Område	Tematisk kategori	Vägledning	Ställningstagande och konsekvenser	Hänsyn	Barnens perspektiv på platsen
7	Kattarp-Hasslarp	Ny transportinfrastruktur, tågstation	Stationen byggs om och förskjuts norrut i samband med utbyggnad av dubbelspår på västkustbanan. Finns med i nationell transportinfrastrukturplan. Säker, trygg och väderskyddad cykelparkering bör finnas vid stationens båda sidor med tonvikt på dess östra sida. Pendelparkering för bil bör främst utvecklas på västra sidan av stationen för att undvika konflikt mellan bil och oskyddade trafikanter på Rallaregatan.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem , 3.4.3 Kollektivtrafik , 3.4.5 Parkering	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
44	Mörarp	Utvecklad transportinfrastruktur, tågstation	Behov av att utveckla med fler attraktiva, yteffektiva, trygga och lättillgängliga pendelparkeringar för cykel och bil. Ytor för detta beaktas i kommande planering. Utredds vidare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem , 3.4.3 Kollektivtrafik , 3.4.5 Parkering	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
55	Påarp	Utvecklad transportinfrastruktur, tågstation	Behov av att utveckla med fler attraktiva, yteffektiva, trygga och lättillgängliga pendelparkeringar för cykel och bil. Ytor för detta beaktas i kommande planering. Utredds vidare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem , 3.4.3 Kollektivtrafik , 3.4.5 Parkering	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
77	Rydebäck	Utvecklad transportinfrastruktur, tågstation	Behov av att utveckla med fler attraktiva, yteffektiva, trygga och lättillgängliga pendelparkeringar för cykel och bil. Ytor för detta beaktas i kommande planering. Utredds vidare.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem , 3.4.3 Kollektivtrafik , 3.4.5 Parkering	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

80	Vallåkra	Utvecklad transportinfrastruktur, tågstation	Framtida behov av dubbla plattformar och bra plattformsförbindelse. Använd befintliga plankorsningar och vid behov planskilda plattformsförbindelser (i första hand ramper). Attraktiva, yteffektiva, trygga och lättillgängliga pendlarparkeringar för både bil och cykel behöver utvecklas på båda sidor om spåret.	3.4.3 Kollektivtrafik , 3.4.5 Parkering	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
24	Ödåkra	Ny transportinfrastruktur, tågstation	Stationen byggs om och förskjuts norrut i samband med utbyggnad av dubbelspår på Väst kustbanan. Finns med i nationell transportinfrastrukturplan. Attraktiva, yteffektiva, trygga och lättillgängliga pendlarparkeringar för cykel och bil utvecklas.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem , 3.4.3 Kollektivtrafik , 3.4.5 Parkering	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

Transportinfrastruktur, större station för buss						
ID	Område	Tematisk kategori	Vägledning	Ställningstagande och konsekvenser	Hänsyn	Barnens perspektiv på platsen
62	Bårslöv	Utvecklad transportinfrastruktur, större station för buss	Behov av att utveckla till större hållplats i samband med utveckling av verksamhetsområdet. Utveckla tillräckliga ytor för trygga, säkra och väderskyddade cykelparkeringar.	3.4.3 Kollektivtrafik , 3.4.5 Parkering	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
64	Bårslöv	Utvecklad transportinfrastruktur, större station för buss	Behov av att utveckla till större hållplats i centrumläge. Utveckla attraktiva, yteffektiva, trygga och lättillgängliga pendlarparkeringar för cykel och bil.	3.4.3 Kollektivtrafik , 3.4.5 Parkering	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
17	Domsten	Utvecklad transportinfrastruktur, större station för buss	Behov av att utveckla till större hållplats med koppling till hamnen. Utveckla tillräckliga ytor för trygga, säkra och väderskyddade cykelparkeringar.	3.4.3 Kollektivtrafik , 3.4.5 Parkering	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
13	Domsten	Utvecklad transportinfrastruktur, större station för buss	Befintlig hållplats för regionbuss med byte till stadsbuss. Behov av att utveckla hållplats enligt regionalt superbusskoncept. Utveckla attraktiva, yteffektiva, trygga och lättillgängliga pendlarparkeringar för cykel och bil.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem , 3.4.3 Kollektivtrafik , 3.4.5 Parkering	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
33	Hittarp-Laröd	Utvecklad transportinfrastruktur, större station för buss	Behov av att utveckla till större hållplats i centrumläge i samband med utveckling av föreslagen sammanhållen bostadsbebyggelse. Utveckla attraktiva, yteffektiva, trygga och lättillgängliga pendlarparkeringar för cykel och bil.	3.4.3 Kollektivtrafik	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
27	Hittarp-Laröd	Utvecklad transportinfrastruktur, större station för buss	Befintlig hållplats för regionbuss. Behov av att utveckla till större stationslik hållplats med koppling till föreslagen sammanhållen bostadsbebyggelse i samband med utveckling av regionalt superbusskoncept. Utveckla attraktiva, yteffektiva, trygga och lättillgängliga pendlarparkeringar för cykel. Hållplatsläget kan komma att omlokaliseras längs väg 111 eller inom utbyggnadsområde Östra Laröd.	2.3.4 Nationellt och regionalt transportsystem , 3.4.3 Kollektivtrafik , 3.4.5 Parkering	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
37	Hittarp-Laröd	Utvecklad transportinfrastruktur, större station för buss	Behov av att utveckla till större hållplats i centrumläge i samband med utveckling av nytt centrum.	3.4.3 Kollektivtrafik	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
10	Kattarp-Hassarp	Utvecklad transportinfrastruktur, större station för buss	Behov av att utveckla till större hållplats i centrumläge. Utveckla attraktiva, yteffektiva, trygga och lättillgängliga pendlarparkeringar för cykel och bil.	3.4.3 Kollektivtrafik , 3.4.5 Parkering	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

1	Landsbygd	Utvecklad transportinfrastruktur, större station för buss	Behov av att på sikt utveckla till större hållplats. Utveckla attraktiva, yteffektiva, trygga och lättillgängliga pendlarparkeringar för cykel och bil.	3.4.3 Kollektivtrafik , 3.4.5 Parkering	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
21	Landsbygd	Utvecklad transportinfrastruktur, större station för buss	Behov av att utveckla till större hållplats i centrumläge i Fleninge. Utveckla attraktiva, yteffektiva, trygga och lättillgängliga pendlarparkeringar för cykel och bil.	3.4.3 Kollektivtrafik , 3.4.5 Parkering	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
76	Rydebäck	Utvecklad transportinfrastruktur, större station för buss	Befintlig hållplats regionbuss med koppling till tåg. Utveckla attraktiva, yteffektiva, trygga och lättillgängliga pendlarparkeringar för cykel och bil.	3.4.3 Kollektivtrafik , 3.4.5 Parkering	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
78	Rydebäck	Utvecklad transportinfrastruktur, större station för buss	Befintlig hållplats regionbuss med koppling till tåg. Utveckla attraktiva, yteffektiva, trygga och lättillgängliga pendlarparkeringar för cykel och bil.	3.4.3 Kollektivtrafik , 3.4.5 Parkering	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
82	Vallåkra	Utvecklad transportinfrastruktur, större station för buss	Befintlig hållplats regionbuss med koppling till tåg. Utveckla attraktiva, yteffektiva, trygga och lättillgängliga pendlarparkeringar för cykel och bil.	3.4.3 Kollektivtrafik , 3.4.5 Parkering	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
35	Ödåkra	Utvecklad transportinfrastruktur, större station för buss	Befintlig hållplats regionbuss. Regionalt superbusskoncept till Örkeljunga. Hållplatsen kan utvecklas med attraktiva, yteffektiva, trygga och lättillgängliga pendlarparkeringar för cykel och bil samt goda och bra kopplingar till Väla. Utredning ÅVS pågår.	3.4.3 Kollektivtrafik , 3.4.5 Parkering	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
23	Ödåkra	Utvecklad transportinfrastruktur, större station för buss	Möjlig framtida hållplats stadsbuss. Utvecklas med bra kopplingar till Ödåkra station och byten till tåg. Placering utreds i senare planeringsskeden tillsammans med Skånetrafiken efter färdigställande av Västkostbanan.	3.4.3 Kollektivtrafik , 3.4.5 Parkering	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

Antagen av kommunfullmäktige den 14 december 2021, § 257

Grönområde, park							
ID	Område	Tematisk kategori	Vägledning	Ställningstagande och konsekvenser	Hänsyn	Barnens perspektiv på platsen	Övrigt
293	Bårslöv	Utvecklat grönområde, park	Närpark med ett högre ekologiskt värde med skogsdunge med gamla hålträd och död ved. En trädrad är en del av gammal gräns som fortsätter österut.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som mycket viktigt. Gröning med hundhågn som kantas av trädallé och stenmurar som har högre ekologiskt värde.
294	Bårslöv	Utvecklat grönområde, park	Närpark med hinderbana. Parken har ett lägre ekologiskt värde som går att utveckla med fokus på biologisk mångfald, rekreation, vattenhantering och klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som mycket viktigt.
297	Bårslöv	Utvecklat grönområde, park	Områdespark med lekplats, och hundhågn. Parken har ett högre ekologiskt värde med öppna gräsytor och en stor artvariation av träd och buskar. Inom området finns ett fornlämningsområde och mårgegrav.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som mycket viktigt.
300	Bårslöv	Utvecklat grönområde, park	Närpark med dagvattendike. Här finns naturvärden med ett högre ekologiskt värde. Parken har öppna gräsytor och en stor artvariation av träd och buskar. Här finns ett svackdike och fornlämningar.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som mycket viktigt.
303	Bårslöv	Utvecklat grönområde, park	Gröning med ett lägre ekologiskt värde. Inom ytan finns det inslag av blommande och bärande träd och öppna gräsytor. Området kan utvecklas med fokus på biologisk mångfald, rekreation, vattenhantering och klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som mycket viktigt.
299	Bårslöv	Nytt grönområde, park	Genom att utveckla grönstrukturen med nya mångfunktionella parker ger vi möjligheter till möten, lek, promenader, aktiviteter och avkoppling i gröna omgivningar. Parken ska utvecklas med även hänsyn till växt- och djurliv och behov för klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
88	Domsten	Utvecklat grönområde, park	Gröning. Området har ett lägre ekologiskt värde och kan utvecklas med fokus på biologisk mångfald, rekreation, vattenhantering och klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
142	Hittarp-Laröd	Utvecklat grönområde, park	Områdespark med lekplatser och dagvattenhantering. Parken har ett medelhögt ekologiskt värde med stor artvariation, inslag av äldre träd och blommande och bärande buskar och träd.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som mycket viktig.
165	Hittarp-Laröd	Utvecklat grönområde, park	Gröning med dagvattenhantering. Parken har ett medelhögt ekologiskt värde med inslag av äldre träd, blommande och bärande buskar och gräsmark.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som övrigt.
169	Hittarp-Laröd	Utvecklat grönområde, park	Närpark med lekplats. Parken har medelhögt ekologiskt värde med inslag av äldre träd, blommande och bärande buskar och gräsmark.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som övrigt.
174	Hittarp-Laröd	Utvecklat grönområde, park	Gröning med lekplats. Parken har ett lägre ekologiskt värde med något äldre träd. Området kan utvecklas med fokus på biologisk mångfald, rekreation, vattenhantering och klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som övrigt.
185	Hittarp-Laröd	Utvecklat grönområde, park	Gröning med lekplats. Parken har ett lägre ekologiskt värde som går att utveckla med fokus på biologisk mångfald, rekreation, vattenhantering och klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som övrigt.
170	Hittarp-Laröd	Utvecklat grönområde, park	Gröning som gränsar till Pålslöv naturreservat. Området har ett lägre ekologiskt värde och kan utvecklas med fokus på biologisk mångfald, rekreation, vattenhantering och klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som övrigt.

157	Hittarp-Laröd	Utvecklat grönområde, park	Närpark med lekplats som gränsar till Pålsjö naturreservat. Området kan utvecklas med fokus på biologisk mångfald, rekreation, vattenhantering och klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskareringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som övrigt.
148	Hittarp-Laröd	Utvecklat grönområde, park	Närpark med lekplats. Parken har ett medelhögt ekologiskt värde med äldre träd, död ved, god artvariation samt blommande och bärande buskar och träd.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskareringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som mycket viktigt.
143	Hittarp-Laröd	Utvecklat grönområde, park	Gröning med uppvuxen dunge och före detta bäckdal. Parken har ett medelhögt ekologiskt värde äldre hålträd, god artvariation samt blommande och bärande buskar och träd.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskareringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som övrigt.
145	Hittarp-Laröd	Utvecklat grönområde, park	Gröning med uppvuxen dunge. Parken har ett medelhögt ekologiskt värde äldre hålträd, god artvariation samt blommande och bärande buskar och träd.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskareringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som övrigt.
163	Hittarp-Laröd	Nytt grönområde, park	Genom att utveckla grönstrukturen med nya mångfunktionella parker ger vi möjligheter till möten, lek, promenader, aktiviteter och avkoppling i gröna omgivningar. Parken ska utvecklas med även hänsyn till växt- och djurliv och behov för klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
171	Hittarp-Laröd	Nytt grönområde, park	Genom att utveckla grönstrukturen med nya mångfunktionella parker ger vi möjligheter till möten, lek, promenader, aktiviteter och avkoppling i gröna omgivningar. Parken ska utvecklas med även hänsyn till växt- och djurliv och behov för klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Barn i Laröds skola har analyserat platsen och gjort medskick som ska vägas mot andra intressen i kommande planering. Det bästa med platsen är att det finns djur, grönska och utrymme. Det är nära till mycket, det finns cykelställen med tak. Barn och människor i olika åldrar behöver mycket plats för aktiviteter och lek. Barn vill ha ställen att hänga på, stor lekplats, hinderbana, labyrint, trädskoja och pinnar till kojbyggen. Barn och vuxna behöver busshållplatser för att ta sig runt. Växter och djur behöver park med grönska, fruktträd och bär. Naturen måste ha boplatser till djur, holkar, hagor eller rastgård. Djur vill ha vatten från en bäck, sjö eller fågelbad. Missa inte att naturen och en bra, grön utemiljö är viktigast. Den får inte tas bort eller skymmas av bostäder. Vi har förändrat markanvändning på platsen efter dialogen och tagit med relevanta delar av barnens medskick. Se även barnens medskick för Hippodromvägen, generellt medskick i 4.2 Hittarp Laröd samt avsnitt 8 Dialog.	
48	Kattarp-Hasslarp	Utvecklat grönområde, park	Gröning med lekplats. Parken har ett lägre ekologiskt värde och kan utvecklas med fokus på biologisk mångfald, rekreation, vattenhantering och klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskareringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som mycket viktigt.
44	Kattarp-Hasslarp	Utvecklat grönområde, park	Gröning med lägre ekologiskt värde. Området kan utvecklas med fokus på biologisk mångfald, rekreation, vattenhantering och klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskareringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som mycket viktigt.
45	Kattarp-Hasslarp	Utvecklat grönområde, park	Gröning med lekplats. Parken har ett lägre ekologiskt värde med något äldre träd och öppen gräsyta. Området kan utvecklas med fokus på biologisk mångfald, rekreation, vattenhantering och klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskareringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som mycket viktigt.

33	Kattarp-Hasslarp	Utvecklat grönområde, park	Gröning med dagvattendike. Parken har ett lägre ekologiskt värde och kan utveckla med fokus på biologisk mångfald, rekreation.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
36	Kattarp-Hasslarp	Utvecklat grönområde, park	Gröning med dagvattendike. Parken har ett lägre ekologiskt värde och kan utveckla med fokus på biologisk mångfald, rekreation.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
41	Kattarp-Hasslarp	Utvecklat grönområde, park	Kommande park vid fortsatt utbyggnad.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
40	Kattarp-Hasslarp	Utvecklat grönområde, park	Gröning med lekplats. Parken har ett lägre ekologiskt värde och kan utveckla med fokus på biologisk mångfald, rekreation, vattenhantering och klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
51	Kattarp-Hasslarp	Utvecklat grönområde, park	Gröning med medelhögt ekologiskt värden. Parken har en god artvariation av träd och buskar med bryn. Området kan utvecklas med fokus på biologisk mångfald, rekreation, vattenhantering och klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreatiomsområde och dess klassificering som övrigt.
52	Kattarp-Hasslarp	Utvecklat grönområde, park	Gröning med lekplats. Parken har ett lägre ekologiskt värde med något äldre träd och öppen gräsyta. Området kan utvecklas med fokus på biologisk mångfald, rekreation, vattenhantering och klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreatiomsområde och dess klassificering som övrigt.
55	Kattarp-Hasslarp	Utvecklat grönområde, park	Gröning med lekyta. Parken har ett lägre ekologiskt värde med något frukträd och öppen gräsyta. Området kan utveckla med fokus på biologisk mångfald, rekreation, vattenhantering och klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreatiomsområde och dess klassificering som övrigt.
62	Kattarp-Hasslarp	Nytt grönområde, park	Genom att utveckla grönstrukturen med nya mångfunktionella parker ger vi möjligheter till möten, lek, promenader, aktiviteter och avkoppling i gröna omgivningar. Parken ska utvecklas med även hänsyn till växt- och djurliv och behov för klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
213	Mörarp	Utvecklat grönområde, park	Närpark längs Mörarpsbäcken med ett medelhögt ekologiskt värde . Området har inslag av äldre träd och god variation på träd. Området kan utveckla med fokus på biologisk mångfald, rekreation, vattenhantering och klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreatiomsområde och dess klassificering som övrigt
214	Mörarp	Utvecklat grönområde, park	Gröning med lekplats och medelhögt ekologiskt värde. Området har inslag av gamla träd och hålträd. Området kan utvecklas med fokus på biologisk mångfald, rekreation, vattenhantering och klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreatiomsområde och dess klassificering som övrigt
215	Mörarp	Utvecklat grönområde, park	Närpark med lekplats med medelhögt ekologiskt värde. Parken har god artrikedom av träd med inslag av äldre träd.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som tätortsnära naturområde och dess klassificering som viktigt.
223	Mörarp	Utvecklat grönområde, park	Gröning med ett lägre ekologiskt värde med mindre våtmark och öppen gräsyta. Området kan utvecklas med fokus på biologisk mångfald, rekreation, vattenhantering och klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreatiomsområde och dess klassificering som övrigt
226	Mörarp	Utvecklat grönområde, park	Närpark med lekplats med medelhögt ekologiskt värde. Stor artvariation av träd och bärande och blommande buskar.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreatiomsområde och dess klassificering som övrigt
227	Mörarp	Utvecklat grönområde, park	Gröning med medelhögt ekologiskt värde där Mörarpsbäcken passerar genom parken. Parken har inslag av äldre träd, buskar och blommande bryn.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreatiomsområde och dess klassificering som övrigt

233	Mörarp	Utvecklat grönområde, park	Närpark med lekplats och ett högre ekologiskt värde. Området har äldre träd, död ved och bärande buskar och träd.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som övrigt
228	Mörarp	Nytt grönområde, park	Genom att utveckla grönstukturen med nya mångfunktionella parker ger vi möjligheter till möten, lek, promenader, aktiviteter och avkoppling i gröna omgivningar. Parken ska utvecklas med även hänsyn till växt- och djurliv och behov för klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
251	Påarp	Utvecklat grönområde, park	Gröning med hundhäng som kantas av trädallé och stenmur som har högre ekologiskt värde.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Borstnejlikan 1 (Pågående detaljplan)
276	Påarp	Utvecklat grönområde, park	Närpark med dagvattenanläggning. Parken har medelhögt ekologiskt värde.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som mycket viktigt.
278	Påarp	Utvecklat grönområde, park	Närpark med lekplats med ett lägre ekologiskt värde. Parken har blommande och bärande buskar och träd. Området kan utvecklas med fokus på biologisk mångfald, rekreation, vattenhantering och klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som övrigt.
255	Påarp	Utvecklat grönområde, park	Gröning med lekplats och ett lägre ekologiskt värde. Parken har bärande och blommande träd och kan utvecklas med fokus på biologisk mångfald, rekreation, vattenhantering och klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som övrigt.
252	Påarp	Utvecklat grönområde, park	Närpark med lekplats och utegym. Parken har ett medelhögt ekologiskt värde med inslag av blommor, äldre träd och bärande och blommande buskar och träd. Området kan utvecklas med fokus på biologisk mångfald, rekreation, vattenhantering och klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som mycket viktigt.
258	Påarp	Utvecklat grönområde, park	Närpark med lekplats och högre ekologiskt värde. Området har inslag av äldre träd, död ved och har en hög krontäckningsgrad.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som övrigt.
259	Påarp	Utvecklat grönområde, park	Gröning intill Påarps förskola. Parken har ett högre ekologiskt värde med inslag av hålträd, död ved och blommande och bärande buskar och träd med god åldersvariation.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som övrigt.
265	Påarp	Utvecklat grönområde, park	Gröning med lekplats och ett medelhögt ekologiskt värde. Parken har inslag av äldre träd med bärande och blommande buskar och träd.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som övrigt.
267	Påarp	Utvecklat grönområde, park	Gröning med lekplats och ett lägre ekologiskt värde. Området kan utvecklas med fokus på biologisk mångfald, rekreation, vattenhantering och klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som övrigt.
273	Påarp	Nytt grönområde, park	Genom att utveckla grönstukturen med nya mångfunktionella parker ger vi möjligheter till möten, lek, promenader, aktiviteter och avkoppling i gröna omgivningar. Parken ska utvecklas med även hänsyn till växt- och djurliv och behov för klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
270	Påarp	Nytt grönområde, park	Genom att utveckla grönstukturen med nya mångfunktionella parker ger vi möjligheter till möten, lek, promenader, aktiviteter och avkoppling i gröna omgivningar. Parken ska utvecklas med även hänsyn till växt- och djurliv och behov för klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	

281	Påarp	Nytt grönområde, park	Genom att utveckla grönstrukturen med nya mångfunktionella parker ger vi möjligheter till möten, lek, promenader, aktiviteter och avkoppling i gröna omgivningar. Parken ska utvecklas med även hänsyn till växt- och djurliv och behov för klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksstyrelsen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
330	Rydebäck	Utvecklat grönområde, park	Gröning med lekplats och ett lägre ekologiskt värde. Området kan utvecklas med fokus på biologisk mångfald, rekreation, vattenhantering och klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksstyrelsen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som övrigt.
331	Rydebäck	Utvecklat grönområde, park	Gröning med lekplats och ett lägre ekologiskt värde. Parken har inslag av bärande buskar och träd. Området kan utvecklas med fokus på biologisk mångfald, rekreation, vattenhantering och klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksstyrelsen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som övrigt.
341	Rydebäck	Utvecklat grönområde, park	Gröning med ett lägre ekologiskt värde. Parken har inslag av bryn med bärande buskar och träd. Området kan utvecklas med fokus på biologisk mångfald, rekreation, vattenhantering och klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksstyrelsen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som övrigt.
342	Rydebäck	Utvecklat grönområde, park	Gröning med ett lägre ekologiskt värde med inslag av blommande och bärande buskar och träd. Området kan utvecklas med fokus på biologisk mångfald, rekreation, vattenhantering och klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksstyrelsen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som övrigt.
350	Rydebäck	Utvecklat grönområde, park	Gröning med dagvattenanläggning och ett lägre ekologiskt värde. Gröning med ett lägre ekologiskt värde. Parken har inslag av byrn med bärande buskar och träd. Området kan utvecklas med fokus på biologisk mångfald.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksstyrelsen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som övrigt.
356	Rydebäck	Utvecklat grönområde, park	Gröning med ett medelhögt ekologiskt värde. Parken har inslag av äldre träd, död ved med bärande buskar och träd.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksstyrelsen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
379	Rydebäck	Utvecklat grönområde, park	Gröning med lekplats och ett lägre ekologiskt värde. Området kan utvecklas med fokus på biologisk mångfald, rekreation, vattenhantering och klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksstyrelsen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
369	Rydebäck	Utvecklat grönområde, park	Gröning med dagvattenanläggning. Parken har ett medelhögt ekologiskt värde och kan utvecklas med fokus på biologisk mångfald, rekreation, vattenhantering och klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksstyrelsen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
359	Rydebäck	Utvecklat grönområde, park	Områdespark med dagvattenanläggning och hundhäng. Parken har ett medelhögt ekologiskt värde med inslag av blommande och bärande buskar och träd.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksstyrelsen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
370	Rydebäck	Utvecklat grönområde, park	Gröning med ett lägre ekologiskt värde. Området kan utvecklas med fokus på biologisk mångfald, rekreation, vattenhantering och klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksstyrelsen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
375	Rydebäck	Utvecklat grönområde, park	Närpark med lekplats. Parken har ett högre ekologiskt värde med äldre träd, död ved och blommande och bärande buskar och träd.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksstyrelsen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som viktigt.
383	Rydebäck	Utvecklat grönområde, park	Gröning med ett medelhögt ekologiskt värde. Parken har inslag av blommande och bärande buskar och träd. Området kan utvecklas med fokus på biologisk mångfald, rekreation, vattenhantering och klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksstyrelsen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som viktigt.
373	Rydebäck	Utvecklat grönområde, park	Gröning med lekplats och ett lägre ekologiskt värde. Området kan utvecklas med fokus på biologisk mångfald, rekreation, vattenhantering och klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksstyrelsen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som övrigt.

372	Rydebäck	Utvecklat grönområde, park	Gröning med lekplats och ett lägre ekologiskt värde. Området kan utvecklas med fokus på biologisk mångfald, rekreation, vattenhantering och klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som övrigt.
362	Rydebäck	Utvecklat grönområde, park	Närpark med lekplats. Parken har ett högre ekologiskt värde med Rydebäcken i vilken örting kan vandra uppåt i landskapet. Området har inslag av gamla träd, död ved och bärande buskar och träd.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som viktigt.
385	Rydebäck	Utvecklat grönområde, park	Närpark med medelhögt ekologiskt värde. Området har inslag av äldre träd, öppna gräsytor samt blommande och bärande buskar och träd. Området kan utvecklas med fokus på biologisk mångfald, rekreation, vattenhantering och klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
345	Rydebäck	Utvecklat grönområde, park	Närpark med potential till att utvecklas till en områdespark. Parken har ett högre medelhögt värde med öppna gräsytor och inslag av äldre träd och bryn. Parken kantar Rydebäcken. Området kan utvecklas med fokus på biologisk mångfald, rekreation, vattenhantering och klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som mycket viktigt.
339	Rydebäck	Nytt grönområde, park	Genom att utveckla grönstrukturen med nya mångfunktionella parker ger vi möjligheter till möten, lek, promenader, aktiviteter och avkoppling i gröna omgivningar. Parken ska utvecklas med även hänsyn till växt- och djurliv och behov för klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Katslösa 18:1, Mångård (Gällande detaljplan)
391	Vallåkra	Utvecklat grönområde, park	Gröning med trädriddå. Parken har ett lägre ekologiskt värde och kan utvecklas med fokus på biologisk mångfald, rekreation.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
387	Vallåkra	Utvecklat grönområde, park	Gröning med lekplats och ett lägre ekologiskt värde. Området kan utvecklas med fokus på biologisk mångfald, rekreation, vattenhantering och klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
361	Vallåkra	Utvecklat grönområde, park	Gröning med lekplats och medelhögt ekologiskt värde och gränsar mot naturreservatet Borgen. Parken fungerar som närpark för området. Parken bör utvecklas med rekreativa och biologiska värden. Hänsyn ska även tas till behovet av klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
103	Ödåkra	Utvecklat grönområde, park	Gröning med högre ekologiskt värde. Före detta skolgård med uppvuxna träd. Delar av parken följer Ödåkrabäcken.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
159	Ödåkra	Utvecklat grönområde, park	Närpark med lekplats och mangelgrav. Parken har ett medelhögt ekologiskt värde med inslag av blommande och bärande buskar och träd.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som övrigt.
155	Ödåkra	Utvecklat grönområde, park	Gröning. Parken har ett lägre ekologiskt värde som går att utveckla med fokus på biologisk mångfald, rekreation, vattenhantering och klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som övrigt.
138	Ödåkra	Utvecklat grönområde, park	Områdespark med dagvattenhantering och utegym. Parken har ett högre ekologiskt värde med ängslövskog i västra delen delen med intressant flora, gammal gräns/stenmur och inslag av äldre träd samt död ved.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som övrigt.
127	Ödåkra	Utvecklat grönområde, park	Gröning med tennisbana. Parken har ett lägre ekologiskt värde som går att utveckla med fokus på biologisk mångfald, rekreation, vattenhantering och klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som övrigt.
120	Ödåkra	Utvecklat grönområde, park	Närpark med dagvattenanläggning och våtmark. Parken har ett högre ekologiskt värde med inslag av äldre träd, död ved, blomkaft och bärande buskar och träd.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som mycket viktigt.

113	Ödåkra	Utvecklat grönområde, park	Närpark med lekplatser. Parken har ett medelhögt ekologiskt värde med äldre träd, en hög artrikedom och blommande och bärande buskar och träd.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som övrigt.
112	Ödåkra	Utvecklat grönområde, park	Gröning med medelhögt ekologiskt värde med äldre träd, öppna gräsytor och blommande och bärande buskar och träd.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som övrigt.
135	Ödåkra	Utvecklat grönområde, park	Gröning med lekplats. Parken har ett medelhögt ekologiskt värde med äldre träd, öppna gräsytor och blommande och bärande buskar och träd.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som övrigt.
147	Ödåkra	Utvecklat grönområde, park	Närpark med lekplats. Parken har ett högre ekologiskt värde med uppvuxna lövträd längs den gamla sockengränsen och värdefull struktur för insekter och fladdermöss.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som övrigt.
167	Ödåkra	Utvecklat grönområde, park	Gröning och del i naturpark längs markadsvägen. Området har ett lägre ekologiskt värde med inslag av bärande och blommande buskar och träd. Parken bör utvecklas med fokus på biologisk mångfald, rekreation, vattenhantering och klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som viktigt.
121	Ödåkra	Utvecklat grönområde, park	Närpark med lekplats. Parken har ett medelhögt ekologiskt värde med äldre träd med blommande och bärande buskar och träd. Området kan utvecklas med fokus på biologisk mångfald, rekreation, vattenhantering och klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som övrigt.
140	Ödåkra	Nytt grönområde, park	Genom att utveckla grönstrukturen med nya mångfunktionella parker ger vi möjligheter till möten, lek, promenader, aktiviteter och avkoppling i gröna omgivningar. Parken ska utvecklas med även hänsyn till växt- och djurliv och behov för klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
94	Ödåkra	Nytt grönområde, park	Genom att utveckla grönstrukturen med nya mångfunktionella parker ger vi möjligheter till möten, lek, promenader, aktiviteter och avkoppling i gröna omgivningar. Parken ska utvecklas med även hänsyn till växt- och djurliv och behov för klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
98	Ödåkra	Nytt grönområde, park	Genom att utveckla grönstrukturen med nya mångfunktionella parker ger vi möjligheter till möten, lek, promenader, aktiviteter och avkoppling i gröna omgivningar. Parken ska utvecklas med även hänsyn till växt- och djurliv och behov för klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
90	Ödåkra	Nytt grönområde, park	Genom att utveckla grönstrukturen med nya mångfunktionella parker ger vi möjligheter till möten, lek, promenader, aktiviteter och avkoppling i gröna omgivningar. Parken ska utvecklas med även hänsyn till växt- och djurliv och behov för klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
131	Ödåkra	Nytt grönområde, park	Genom att utveckla grönstrukturen med nya mångfunktionella parker ger vi möjligheter till möten, lek, promenader, aktiviteter och avkoppling i gröna omgivningar. Parken ska utvecklas med även hänsyn till växt- och djurliv och behov för klimatanpassning.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	

Grönområde, grönstråk i bebyggelse

ID	Område	Tematisk kategori	Vägledning	Ställningstagande och konsekvenser	Hänsyn	Barnens perspektiv på platsen	Övrigt
465	Bårslöv	Utvecklat grönområde, grönstråk i bebyggelse	Gröna stråk i Bårslöv som binds ihop av gröna gång- och cykelstråk där vissa sträckor kan förstärkas.	3.5.2 Grönstråk i tätorterna	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	

231	Hittarp	Utvecklat grönområde, grönstråk i bebyggelse	Stråk längs Hittarps kust.	3.5.2 Grönstråk i tätorterna	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
69	Kattarp	Utvecklat grönområde, grönstråk i bebyggelse	Stråk i Kattarp som inkluderar Äppleskogen och Kattarps mosse. Stråket följer element som kan utvecklas.	3.5.2 Grönstråk i tätorterna	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
64	Kattarp	Nytt grönområde, grönstråk i bebyggelse	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk mellan grönområden i Kattarp och gröna stråk väster om Kattarp.	3.5.2 Grönstråk i tätorterna	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
266	Laröd	Nytt grönområde, grönstråk i bebyggelse	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Gröna stråk i Hittarp och Laröd som binds ihop av gröna gång- och cykelstråk där vissa sträckor kan förstärkas.	3.5.2 Grönstråk i tätorterna	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
226	Laröd	Nytt grönområde, grönstråk i bebyggelse	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Gröna stråk i Hittarp och Laröd som binds ihop av gröna gång- och cykelstråk där vissa sträckor kan förstärkas.	3.5.2 Grönstråk i tätorterna	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
232	Laröd	Nytt grönområde, grönstråk i bebyggelse	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk i norra Laröd till Larödskogen.	3.5.2 Grönstråk i tätorterna	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
255	Laröd	Utvecklat grönområde, grönstråk i bebyggelse	Gröna stråk i Hittarp och Laröd som binds ihop av gröna gång- och cykelstråk där vissa sträckor kan förstärkas.	3.5.2 Grönstråk i tätorterna	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
220	Laröd	Nytt grönområde, grönstråk i bebyggelse	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk mellan Laröd och Allerums mosse.	3.5.2 Grönstråk i tätorterna	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
358	Påarp	Utvecklat grönområde, grönstråk i bebyggelse	Gröna stråk i Mörarp som binds ihop av gröna gång- och cykelstråk där vissa sträckor kan förstärkas.	3.5.2 Grönstråk i tätorterna	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
359	Påarp	Nytt grönområde, grönstråk i bebyggelse	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk mellan Mörarps skogdungar i väster och Mörarps parker och grönområden.	3.5.2 Grönstråk i tätorterna	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
341	Påarp	Nytt grönområde, grönstråk i bebyggelse	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk mellan ekdungen i norra Mörarp och grönområdet läng Mörarpsbäcken.	3.5.2 Grönstråk i tätorterna	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
396	Påarp	Utvecklat grönområde, grönstråk i bebyggelse	Gröna stråk i Påarp som binds ihop av gröna gång- och cykelstråk där vissa sträckor kan förstärkas.	3.5.2 Grönstråk i tätorterna	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
403	Påarp	Nytt grönområde, grönstråk i bebyggelse	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk från östra Påarp mot Frillestad och Tjuvamossen.	3.5.2 Grönstråk i tätorterna	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
420	Påarp	Utvecklat grönområde, grönstråk i bebyggelse	Stråk mellan Välluvs våtmark och östra Påarp. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas.	3.5.2 Grönstråk i tätorterna	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
399	Påarp	Nytt grönområde, grönstråk i bebyggelse	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk mellan östra Påarp mot Frillestad och Tjuvamossen.	3.5.2 Grönstråk i tätorterna	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	

410	Påarp	Nytt grönområde, grönstråk i bebyggelse	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk mellan Välluvs våtmark och östra Påarp.	3.5.2 Grönstråk i tätorterna	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
416	Påarp	Nytt grönområde, grönstråk i bebyggelse	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk mellan Välluvs våtmark och östra Påarp.	3.5.2 Grönstråk i tätorterna	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
432	Påarp	Nytt grönområde, grönstråk i bebyggelse	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk mellan Välluvs våtmark och östra Påarp.	3.5.2 Grönstråk i tätorterna	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
415	Påarp	Nytt grönområde, grönstråk i bebyggelse	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk mellan Välluvs våtmark och östra Påarp.	3.5.2 Grönstråk i tätorterna	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
430	Påarp	Nytt grönområde, grönstråk i bebyggelse	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk mellan Välluvs våtmark och östra Påarp.	3.5.2 Grönstråk i tätorterna	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
435	Påarp	Nytt grönområde, grönstråk i bebyggelse	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk mellan Välluvs våtmark och östra Påarp.	3.5.2 Grönstråk i tätorterna	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
533	Rydebäck	Utvecklat grönområde, grönstråk i bebyggelse	Gröna stråk i Rydebäck som binds ihop av gång- och cykelstråk där vissa sträckor kan förstärkas.	3.5.2 Grönstråk i tätorterna	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
521	Rydebäck	Nytt grönområde, grönstråk i bebyggelse	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Gröna stråk i Rydebäck som binds ihop av gröna gång- och cykelstråk där vissa sträckor kan förstärkas.	3.5.2 Grönstråk i tätorterna	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
548	Vallåkra	Utvecklat grönområde, grönstråk i bebyggelse	Gröna stråk i Vallåkra som binds ihop av gång- och cykelstråk där vissa sträckor kan förstärkas.	3.5.2 Grönstråk i tätorterna	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
567	Vallåkra	Nytt grönområde, grönstråk i bebyggelse	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk i sydvästra Vallåkra mellan ny bebyggelse och odlingslandskapet.	3.5.2 Grönstråk i tätorterna	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
568	Vallåkra	Nytt grönområde, grönstråk i bebyggelse	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk i sydöstra Vallåkra i samband med ny bebyggelse.	3.5.2 Grönstråk i tätorterna	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
222	Ödåkra	Utvecklat grönområde, grönstråk i bebyggelse	Gröna stråk i Ödåkra som binds ihop av gröna gång- och cykelstråk där vissa sträckor kan förstärkas. Tydlig grönt stråk mellan östra och västra sidan av järnvägen saknas i norr.	3.5.2 Grönstråk i tätorterna	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
283	Ödåkra	Nytt grönområde, grönstråk i bebyggelse	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk mellan Björka fålad och parkområden i Ödåkra.	3.5.2 Grönstråk i tätorterna	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
213	Ödåkra	Nytt grönområde, grönstråk i bebyggelse	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Gröna stråk i Ödåkra som binds ihop av gröna gång- och cykelstråk där vissa sträckor kan förstärkas.	3.5.2 Grönstråk i tätorterna	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
236	Ödåkra	Utvecklat grönområde, grönstråk i bebyggelse	Gröna stråk i Ödåkra som binds ihop av gröna gång- och cykelstråk där vissa sträckor kan förstärkas. Stråket binder ihop Björka skog med naturreservatet Väla skog. Delar av stråket följer landskapselement som är viktiga att bevara och som kan utvecklas med hög hänsyn till kulturvärdena.	3.5.2 Grönstråk i tätorterna	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

Antagen av kommunfullmäktige 2021-12-14 (§ 257)

Natur, marin							
ID	Område	Tematisk kategori	Vägledning	Ställningstagande och konsekvenser	Hänsyn	Barnens perspektiv på platsen	Övrigt
4	Hav	Befintlig natur, marin	Jonstorp-Vegeåns mynning naturreservat. Värdefull naturmiljö med grunda havsbottnar med riktdjurliv. Området är häckningsområde och födosöksområde för sjöfågel samt uppväxtplats för fisk och födosöksområde.	3.6.3 Marin natur	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som stränder och vattenområden och dess klassificering som mycket viktig.
207	Hav	Befintlig natur, marin	Höga naturvärden med mjuk- och hårbottenfauna på 20-45 meters djup. Fodosöks- och lekområde för fisk.	3.6.3 Marin natur	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som stränder och vattenområden och dess klassificering som mycket viktig.
366	Hav	Befintlig natur, marin	Höga naturvärden med mjuk- och hårbottenfauna på 20-45 meters djup. Fodosöks- och lekområde för fisk.	3.6.3 Marin natur	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som stränder och vattenområden och dess klassificering som mycket viktig.
180	Hav	Befintlig natur, marin	Höga naturvärden med makroalger, bland annat blåstång och bandtång, med stor spridning mellan 1-14 meters djup. Uppväxt- och födosöksområde för marina djur och sjöfågel.	3.6.3 Marin natur	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som stränder och vattenområden och dess klassificering som mycket viktig.
320	Hav	Befintlig natur, marin	Höga naturvärden med ålgräsängar med god spridning i området mellan 1-10m djup. Uppväxt- och födosöksområde för marina djur och sjöfågel.	3.6.3 Marin natur	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som stränder och vattenområden och dess klassificering som mycket viktig.
203	Hav	Befintlig natur, marin	Höga naturvärden med ålgräsängar med god spridning mellan 1-6 meters djup och grunda sandbottnar samt blåmusslebankar. Uppväxt- och födosöksområde för marina djur och sjöfågel.	3.6.3 Marin natur	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som stränder och vattenområden och dess klassificering som mycket viktig.
312	Hav	Befintlig natur, marin	Höga naturvärden med hästmusselsamhälle och rik mjuk- och hårbottenfauna från 20 meters djup.	3.6.3 Marin natur	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som stränder och vattenområden och dess klassificering som mycket viktig.
92	Hav	Befintlig natur, marin	Höga naturvärden med artrikt algsamhälle och födosöksområde för fisk, säl och sjöfågel, 0-45 meters djup.	3.6.3 Marin natur	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som stränder och vattenområden och dess klassificering som mycket viktig.
205	Hav	Befintlig natur, marin	Övergångszon mellan områden av höga naturvärden och utgör en viktig länk för djurlivet dem emellan. Fodosöksområde för bland annat fisk.	3.6.3 Marin natur	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som stränder och vattenområden och dess klassificering som mycket viktig.
319	Hav	Befintlig natur, marin	Övergångszon mellan områden av höga naturvärden och utgör en viktig länk för djurlivet dem emellan. Fodosöksområde för bland annat fisk.	3.6.3 Marin natur	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som stränder och vattenområden och dess klassificering som mycket viktig.
314	Hav	Befintlig natur, marin	Övergångszon mellan områden av höga naturvärden och utgör en viktig länk för djurlivet dem emellan. Fodosöksområde för bland annat fisk.	3.6.3 Marin natur	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som stränder och vattenområden och dess klassificering som mycket viktig.
56	Hav	Befintlig natur, marin	Värdefull naturmiljö med grund strand som används som rast- och matplats av flyttande vadarfåglar. Reservatet sträcker sig ut till tremetersdjupkurvan.	3.6.3 Marin natur	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som stränder och vattenområden och dess klassificering som mycket viktig.
106	Hav	Befintlig natur, marin	Värdefull naturmiljö där de grunda bottemiljöerna kantas av intressant geologiska formation.	3.6.3 Marin natur	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som stränder och vattenområden och dess klassificering som mycket viktig.
1	Hav	Befintlig natur, marin	Jonstorp-Vegeåns mynning naturreservat. Värdefull naturmiljö med grunda havsbottnar med rikt djurliv. Området är häckningsområde och födosöksområde för sjöfågel samt uppväxtplats för fisk och födosöksområde.	3.6.3 Marin natur	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som stränder och vattenområden och dess klassificering som mycket viktig.

Antagen av kommunfullmäktige 2021-12-14 (§ 257)

Natur, friluftsliv småbåtshamn							
ID	Område	Tematisk kategori	Vägledning	Ställningstagande och konsekvenser	Hänsyn	Barnens perspektiv på platsen	Övrigt
87	Domsten	Befintligt natur, friluftsliv småbåtshamn	Domstens småbåtshamn.	3.6.7 Småbåtshamnar	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
Natur, land							
ID	Område	Tematisk kategori	Vägledning	Ställningstagande och konsekvenser	Hänsyn	Barnens perspektiv på platsen	Övrigt
77	Domsten	Utvecklad natur, land	Domstens fiskeläge med talldominerad dunge med inslag av ek och björk. Högt naturvärde.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftsarteringen visar på en områdestyp som särskilt kvalitetsområde och dess klassificering som mycket viktigt.
81	Domsten	Ny natur, land	Ny natur återskapas i strategiska lägen främst intill befintlig natur. Anledningen är att förstärka de biologiska och rekreativa värdena samt höja produktionen av ekosystemtjänster. Ny natur kan innebära olika naturtyper som till exempel, våtmark, gröna stråk och läplanteringar, bete och lövskog. Odling kan fortsätta under tiden men inte ny bebyggelse.	3.6.1 Natur på land	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
2	Hav	Utvecklad natur, land	Själrvönnen, stenrev som är viktig fågel- och sällokal inom Jontorps-Vegeånsmyning naturreservat.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
168	Hittarp-Laröd	Utvecklad natur, land	Larödsbogen med kringliggande betesmark. Ingår i naturreservat Pålsjö. Högt naturvärden.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftsarteringen visar på en områdestyp som tätortsnära naturområde och dess klassificering som mycket viktigt.
23	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Betesmarker vid Svedberga som kan utvecklas med träd och buskar.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
202	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Sofiehäll och Bjäred ädellövdunder med höga naturvärden. Området bör skyddas och utvecklas.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Äldre ekdunge med vitsippor.
248	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Lövträdsdunge.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Området bör bindas ihop med Hagaparken via grönstråk och ny natur enligt grönstrukturprogrammet
50	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Kattarps mosse. Biotopen är en fuktig salixskog som har höga naturvärden och är en potentiell nyckelbiotop. Inom området finns framförallt förekomster av vedsvamp knuten till salix. Inom området finns dagvattenfunktion men det finns behov för dagvattenutjämning. Naturområdet bör utökas åt öster och väster.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftsarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som mycket viktigt.
353	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Betesmark, träddungar och dammar längs Rååns vattendrag. Området har mycket höga naturvärden. Sluttningszon och åplan mellan Borgens naturreservat och Vallåkra samhälle.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftsarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som övrigt.
340	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Borgens naturreservat med ädellövskog som sluttar ner mot Rååns dalgång och vattendrag. Området har mycket högt naturvärde.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftsarteringen visar på en områdestyp som särskilt kvalitetsområde och dess klassificering som mycket viktigt.

224	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Vasatorps golfbana och naturområde med högt naturvärde. Området innehåller skog, äng och våtmarker med en stor artrikedom.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som särskild brukarkategori och dess klassificering som mycket viktig.
323	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Rya golfbana med höga naturvärden. Rydebäcken utgör gräns söderut.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som särskild brukarkategori och dess klassificering som mycket viktig.
6	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Tångaskogen är en ädellövskog med mycket höga naturvärden som bör skyddas och utvecklas.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Exempel på framtida naturreservat
14	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Lönhults ädellövskog med mycket högt naturvärde. Området bör utvecklas och skyddas.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Ek- och björkskog i ostört läge
73	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Fleninge Gunnestorp skogsdunge med högt naturvärde.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Dungen växer på f d slätteräng och innehåller ädellövskog och planterad gran
28	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Tursköpsskogens ädellövskog med höga naturvärden samt omgivande betesmark. Området bör skyddas och utvecklas.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som tätortsnära naturområde och dess klassificering som övrigt.
195	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Hjortshögs artrika ädellövskogsdungar, naturbetesmark med kärr och märkegravar. Området har högt naturvärde och bör utvecklas och skyddas.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
161	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Rosendals slottsmarker med ekhagar, allér, betesmarker och dammar med mycket högt naturvärde. Del av området bör utvecklas och skyddas.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som tätortsnära naturområde och dess klassificering som mycket övrigt.
218	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Rosenlund med ädellövskog, ekhagar, bäckravin och dammar med mycket högt naturvärde. Del av området bör utvecklas och skyddas.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som tätortsnära naturområde och dess klassificering som viktigt.
219	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Ädellövskogsdungar väster om Mörap med högre naturvärde som bör skyddas och utvecklas. Delvis gammal skog med hålträd och dammar. Den norra delen kallas Mulleskogen och har höga rekreativa värden.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som tätortsnära naturområde och dess klassificering som mycket viktigt.
246	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Fockstorp bokskog med lång kontinuitet. Området har mycket högt naturvärde. Området bör utvecklas och skyddas.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Högstammig bokskog med lång kontinuitet
230	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Tollarpskogen med ädellövskog och bäckravin. Området har mycket högt naturvärde som bör skyddas och utvecklas.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	bok, gran ask al avenbok
334	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Videröra bokskog med högt naturvärde. Området bör utvecklas och skyddas.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
289	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Lundom ädellövskogsdunge med högt naturvärde. Området bör utvecklas och skyddas.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Lövdunde med lång markhistoria
287	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Hässlunda ädellövskogsdunge med högt naturvärde. Området bör utvecklas och skyddas.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Lövdunde med lång markhistoria

324	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Rydebäcken med lövskog och gräsmark. Havsöring vandrar upp. Mycket högt naturvärde.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftsarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som mycket viktigt.
96	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Kulla Gunnarstorps naturreservat. Ädellövskog, betesmark och strandhed med mycket höga naturvärden	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftsarteringen visar på en områdestyp som tätortsnära friluftsområde och dess klassificering som mycket viktigt.
91	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Allermusskogen. Kommunens största sammanhängande skog, blandskog med höga naturvärden. Bör utvecklas och skyddas.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftsarteringen visar på en områdestyp som tätortsnära naturområde och dess klassificering som övrigt.
11	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Stureholmsskogen. Blandskog med ädellövinslag och öppen mark runt våtmark. Höga naturvärden. Del av området bör utvecklas och skyddas.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftsarteringen visar på en områdestyp som tätortsnära naturområde och dess klassificering som övrigt.
72	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Nellåkraskogen. Näst största skogsdungen i kommunen med ett flertal rödlistade vedlevande insekter. Mycket högt naturvärde. Bör utvecklas och skyddas.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftsarteringen visar på en områdestyp som tätortsnära naturområde och dess klassificering som viktigt.
21	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Naturreservatet Svedberga kulle med ädellövskogar med mycket högt naturvärde.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftsarteringen visar på en områdestyp som särskilt kvalitetsområde och dess klassificering som mycket viktigt.
69	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Hasslarps dammar med omgivande betes- och buskmarker. Mycket högt naturvärde. Värdefull fågelokal. Området bör skyddas och utvecklas.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftsarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som mycket viktigt.
173	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Småryds naturreservat med ädellövskog. Mycket högt naturvärde. Delar av omkringliggande skog bör även skyddas och utvecklas.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftsarteringen visar på en områdestyp som särskilt kvalitetsområde och dess klassificering som övrigt.
393	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Bältesberga ädellövskog med mycket högt naturvärde som bör utvecklas och skyddas. Delar av området är biotopskyddad med Natura2000 klassning (SCI och SPA).	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftsarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som övrigt.
66	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Christinelund naturreservat med ädellövskog med mycket högt naturvärde.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftsarteringen visar på en områdestyp som särskilt kvalitetsområde och dess klassificering som viktigt.
404	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Rååns dalgång med betesmark och våtmarker med mycket högt naturvärde. Området bör utvecklas och skyddas.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Prioriterat utvecklingsområde
152	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Björka skog, före detta grustäkt med blandskog, kärr och ängsmark. Mycket högt naturvärde. Området bör skyddas och utvecklas.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftsarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som viktigt.
13	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Blandskog vid Johanneshus med högt naturvärde.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Fågelrik skogsdunge med gran, björk och al
5	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Skälderviken och Jontorps-Vegeåns mynnings naturreservat. Område med mycket högt naturvärde. Mycket värdefull fågelokal, rester av strandhed.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftsarteringen visar på en områdestyp som särskilt kvalitetsområde och dess klassificering som mycket viktigt.
61	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Delar ingår Domstens naturreservat. Strandhed, ljunghed och blandskog på sandig mark. Mycket högt naturvärde	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftsarteringen visar på en områdestyp som särskilt kvalitetsområde och dess klassificering som mycket viktigt.

395	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Rååns dalgång och Bälteberga betesmarker och ädellövskog med mycket högt naturvärde. Området bör utvecklas och skyddas.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
332	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Rååns dalgång sydsida med betesmarker och ädellövskogar med mycket högt naturvärde. Området bör utvecklas och skyddas.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
392	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Rååns dalgång med ädellövskog där delar är biotopskyddade. Område med mycket högt naturvärde som bör skyddas och utvecklas.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
352	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Rååns dalgång med betesmark intill i Bältesberga gods. Mycket högt naturvärde där delar bör skyddas och utvecklas.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
132	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Duvestubbe skog och intilliggande Klimatskog och betesmark runt Ödåkra sjö. Delvis naturreservat. Mycket högt naturvärde. Klimatkompenserad klimatskog är ett pedagogiskt exempel på hur Helsingborgs stad klimatkompenserar för sina flygresor. Kompensationsåtgärden innebär att 1,5 ha skog planteras.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som mycket viktig.
406	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Rååns dalgång vid Gluggstorp. Viktigt rikkärr och betesmark med mycket högt naturvärde. Området bör skyddas och utvecklas.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
70	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Christinelund herrgård och park där delar ingår i Christinelunds naturreservat för ädellövskog. Mycket högt naturvärde.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
9	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Angränsande naturmark till Rögle tegelbruksdammar som har högt naturvärde.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
178	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Del av Landborgen med blandskog och strandhed med mycket högt naturvärde. Delar av området ingår i Pålsjö naturreservat.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som särskilt kvalitetsområde och dess klassificering som mycket viktigt.
10	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Bjärbolunds ädellövskog med högt naturvärde. Området bör utvecklas och skyddas.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Äldre bokskog med markhistoria och sällsynta växter.
376	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Rååns dalgång, del av Bältesberga gods område. Mycket högt naturvärde. Delar av området bör skyddas och utvecklas.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
405	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Rönnarps bjär med betesmarker med mycket högt naturvärde. Området bör utvecklas och skyddas.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
3	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Sandön viktig fågellokal inom Jontorps-Vegeånsmyrning naturreservat. Mycket högt naturvärde.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som stränder och vattenområden och dess klassificering som mycket viktigt.
128	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Gröntemölla med blandskog.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som övrigt.

146	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Sperlingehögen med blandskog, visst naturvärde.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
154	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Ekdunge i jordbrukslandskapet med högt naturvärde .	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
256	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Krokstorp artrik blandskog med högt naturvärde.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
247	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Ekeberga lövskog med hög artrikedom och lång kontinuitet. Området har ett högt naturvärde. Området bör utvecklas och skyddas.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
17	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Rögle säteri med betesmarker, lövskog och våtmark i anslutning till Hasslarpsån. Mycket högt naturvärde. Området bör utvecklas och skyddas.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som tätortsnära naturområde och dess klassificering som övrigt.
78	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Skoggömmaregården med ädellövduge med högt naturvärde.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Ligger i ett annars öppet landskap och har lång markhistoria
64	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Signestorps ädellövskog och fåladsgården med högt naturvärde. Området bör utvecklas och skyddas.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
30	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Äppelskogen med park och dagvattendamm. Området har ett högre naturvärde och är en rik småfågels- och fjärilsbiotop.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som mycket viktigt.
24	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Östraby lövträdsdungar med höga naturvärden.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
18	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Höghults ädellövskogsdunge med högt naturvärde. Området bör utvecklas och skyddas.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
193	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Marielunds bokdunge med tidiage park och stigar. Området har högt naturvärde och bör skyddas och utvecklas.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Bokdungen vid gården har tidigare varit park med anlagda stigar
243	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Bokdunge intilliggande gräsmark i Hjortshög med högt naturvärde.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Bokbestånd med gamla träd och anlagd våtmark.
282	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Välluvs våtmark med omgivande betesmark. Högt naturvärde. Viktigt lokal för fågelliv, rekreation och friluftsliv.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som tätortsnära naturområde och dess klassificering som mycket viktigt.
292	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Tjuvamossen med lövdungar och gräsmark på före detta våtmark. Mycket högt naturvärde. Området bör utvecklas och skyddas.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Tjuvamossens ägostruktur
192	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Lövskog med högt naturvärde.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	

333	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Lövskog och betesmark med högre naturvärde intill Borgens naturreservat	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
309	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Rååns dalgångs naturreservat med ädellövskog, våtmarker, ängs- och hagmarker. Mycket högt naturvärde.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som tätortsnära friluftsområde och dess klassificering som mycket viktigt.
317	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Örby ångar med strandängar, lövskog och våtmarker. Stora delar skyddade som naturreservat. Mycket högt naturvärde.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som särskilt kvalitetsområde och dess klassificering som mycket viktigt.
374	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Betesmark i Vallåkra samhälle med högt naturvärde som bör utvecklas.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
329	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Trädburen mark utmed Rååns mellan Gantofta och Vallåkra. Delvis betesmark. Höga naturvärden. Området bör utvecklas och skyddas.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
74	Landsbygd	Utvecklad natur, land	Befintlig natur med våtmark och skogsdunge	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
176	Landsbygd	Ny natur, land	Ny natur återskapas i strategiska lägen främst intill befintlig natur. Anledningen är att förstärka de biologiska och rekreativa värdena samt höja produktionen av ekosystemtjänster. Ny natur kan innebära olika naturtyper som till exempel, våtmark, gröna stråk och läplanteringar, bete och lövskog. Odling kan fortsätta under tiden men inte ny bebyggelse.	3.6.1 Natur på land	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
208	Landsbygd	Ny natur, land	Ny natur återskapas i strategiska lägen främst intill befintlig natur. Anledningen är att förstärka de biologiska och rekreativa värdena samt höja produktionen av ekosystemtjänster. Ny natur kan innebära olika naturtyper som till exempel, våtmark, gröna stråk och läplanteringar, bete och lövskog. Odling kan fortsätta under tiden men inte ny bebyggelse.	3.6.1 Natur på land	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
188	Landsbygd	Ny natur, land	Ny natur återskapas i strategiska lägen främst intill befintlig natur. Anledningen är att förstärka de biologiska och rekreativa värdena samt höja produktionen av ekosystemtjänster. Ny natur kan innebära olika naturtyper som till exempel, våtmark, gröna stråk och läplanteringar, bete och lövskog. Odling kan fortsätta under tiden men inte ny bebyggelse.	3.6.1 Natur på land	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
83	Landsbygd	Ny natur, land	Ny natur återskapas i strategiska lägen främst intill befintlig natur. Anledningen är att förstärka de biologiska och rekreativa värdena samt höja produktionen av ekosystemtjänster. Ny natur kan innebära olika naturtyper som till exempel, våtmark, gröna stråk och läplanteringar, bete och lövskog. Odling kan fortsätta under tiden men inte ny bebyggelse.	3.6.1 Natur på land	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	

12	Landsbygd	Ny natur, land	Ny natur återskapas i strategiska lägen främst intill befintlig natur. Anledningen är att förstärka de biologiska och rekreativa värdena samt höja produktionen av ekosystemtjänster. Ny natur kan innebära olika naturtyper som till exempel, våtmark, gröna stråk och läplanteringar, bete och lövskog. Odling kan fortsätta under tiden men inte ny bebyggelse.	3.6.1 Natur på land	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
22	Landsbygd	Ny natur, land	Ny natur återskapas i strategiska lägen främst intill befintlig natur. Anledningen är att förstärka de biologiska och rekreativa värdena samt höja produktionen av ekosystemtjänster. Ny natur kan innebära olika naturtyper som till exempel, våtmark, gröna stråk och läplanteringar, bete och lövskog. Odling kan fortsätta under tiden men inte ny bebyggelse.	3.6.1 Natur på land	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
139	Landsbygd	Ny natur, land	Ny natur återskapas i strategiska lägen främst intill befintlig natur. Anledningen är att förstärka de biologiska och rekreativa värdena samt höja produktionen av ekosystemtjänster. Ny natur kan innebära olika naturtyper som till exempel, våtmark, gröna stråk och läplanteringar, bete och lövskog. Odling kan fortsätta under tiden men inte ny bebyggelse.	3.6.1 Natur på land	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
325	Landsbygd	Ny natur, land	Ny natur återskapas i strategiska lägen främst intill befintlig natur. Anledningen är att förstärka de biologiska och rekreativa värdena samt höja produktionen av ekosystemtjänster. Ny natur kan innebära olika naturtyper som till exempel, våtmark, gröna stråk och läplanteringar, bete och lövskog. Odling kan fortsätta under tiden men inte ny bebyggelse.	3.6.1 Natur på land	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
179	Landsbygd	Ny natur, land	Ny natur återskapas i strategiska lägen främst intill befintlig natur. Anledningen är att förstärka de biologiska och rekreativa värdena samt höja produktionen av ekosystemtjänster. Ny natur kan innebära olika naturtyper som till exempel, våtmark, gröna stråk och läplanteringar, bete och lövskog. Odling kan fortsätta under tiden men inte ny bebyggelse.	3.6.1 Natur på land	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
196	Landsbygd	Ny natur, land	Ny natur återskapas i strategiska lägen främst intill befintlig natur. Anledningen är att förstärka de biologiska och rekreativa värdena samt höja produktionen av ekosystemtjänster. Ny natur kan innebära olika naturtyper som till exempel, våtmark, gröna stråk och läplanteringar, bete och lövskog. Odling kan fortsätta under tiden men inte ny bebyggelse.	3.6.1 Natur på land	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
216	Landsbygd	Ny natur, land	Ny natur återskapas i strategiska lägen främst intill befintlig natur. Anledningen är att förstärka de biologiska och rekreativa värdena samt höja produktionen av ekosystemtjänster. Ny natur kan innebära olika naturtyper som till exempel, våtmark, gröna stråk och läplanteringar, bete och lövskog. Odling kan fortsätta under tiden men inte ny bebyggelse.	3.6.1 Natur på land	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	

110	Landsbygd	Ny natur, land	Ny natur återskapas i strategiska lägen främst intill befintlig natur. Anledningen är att förstärka de biologiska och rekreativa värdena samt höja produktionen av ekosystemtjänster. Ny natur kan innebära olika naturtyper som till exempel, våtmark, gröna stråk och läplanteringar, bete och lövskog. Odling kan fortsätta under tiden men inte ny bebyggelse.	3.6.1 Natur på land	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
63	Landsbygd	Ny natur, land	Ny natur återskapas i strategiska lägen främst intill befintlig natur. Anledningen är att förstärka de biologiska och rekreativa värdena samt höja produktionen av ekosystemtjänster. Ny natur kan innebära olika naturtyper som till exempel, våtmark, gröna stråk och läplanteringar, bete och lövskog. Odling kan fortsätta under tiden men inte ny bebyggelse.	3.6.1 Natur på land	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
57	Landsbygd	Ny natur, land	Ny natur återskapas i strategiska lägen främst intill befintlig natur. Anledningen är att förstärka de biologiska och rekreativa värdena samt höja produktionen av ekosystemtjänster. Ny natur kan innebära olika naturtyper som till exempel, våtmark, gröna stråk och läplanteringar, bete och lövskog. Odling kan fortsätta under tiden men inte ny bebyggelse.	3.6.1 Natur på land	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
71	Landsbygd	Ny natur, land	Ny natur återskapas i strategiska lägen främst intill befintlig natur. Anledningen är att förstärka de biologiska och rekreativa värdena samt höja produktionen av ekosystemtjänster. Ny natur kan innebära olika naturtyper som till exempel, våtmark, gröna stråk och läplanteringar, bete och lövskog. Odling kan fortsätta under tiden men inte ny bebyggelse.	3.6.1 Natur på land	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
80	Landsbygd	Ny natur, land	Ny natur återskapas i strategiska lägen främst intill befintlig natur. Anledningen är att förstärka de biologiska och rekreativa värdena samt höja produktionen av ekosystemtjänster. Ny natur kan innebära olika naturtyper som till exempel, våtmark, gröna stråk och läplanteringar, bete och lövskog. Odling kan fortsätta under tiden men inte ny bebyggelse.	3.6.1 Natur på land	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
164	Landsbygd	Ny natur, land	Ny natur återskapas i strategiska lägen främst intill befintlig natur. Anledningen är att förstärka de biologiska och rekreativa värdena samt höja produktionen av ekosystemtjänster. Ny natur kan innebära olika naturtyper som till exempel, våtmark, gröna stråk och läplanteringar, bete och lövskog. Odling kan fortsätta under tiden men inte ny bebyggelse.	3.6.1 Natur på land	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
158	Landsbygd	Ny natur, land	Ny natur återskapas i strategiska lägen främst intill befintlig natur. Anledningen är att förstärka de biologiska och rekreativa värdena samt höja produktionen av ekosystemtjänster. Ny natur kan innebära olika naturtyper som till exempel, våtmark, gröna stråk och läplanteringar, bete och lövskog. Odling kan fortsätta under tiden men inte ny bebyggelse.	3.6.1 Natur på land	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	

253	Landsbygd	Ny natur, land	Ny natur återskapas i strategiska lägen främst intill befintlig natur. Anledningen är att förstärka de biologiska och rekreativa värdena samt höja produktionen av ekosystemtjänster. Ny natur kan innebära olika naturtyper som till exempel, våtmark, gröna stråk och läplanteringar, bete och lövskog. Odling kan fortsätta under tiden men inte ny bebyggelse.	3.6.1 Natur på land	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
310	Landsbygd	Ny natur, land	Ny natur återskapas i strategiska lägen främst intill befintlig natur. Anledningen är att förstärka de biologiska och rekreativa värdena samt höja produktionen av ekosystemtjänster. Ny natur kan innebära olika naturtyper som till exempel, våtmark, gröna stråk och läplanteringar, bete och lövskog. Odling kan fortsätta under tiden men inte ny bebyggelse.	3.6.1 Natur på land	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
390	Landsbygd	Ny natur, land	Ny natur återskapas i strategiska lägen främst intill befintlig natur. Anledningen är att förstärka de biologiska och rekreativa värdena samt höja produktionen av ekosystemtjänster. Ny natur kan innebära olika naturtyper som till exempel, våtmark, gröna stråk och läplanteringar, bete och lövskog. Odling kan fortsätta under tiden men inte ny bebyggelse.	3.6.1 Natur på land	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
288	Landsbygd	Ny natur, land	Ny natur återskapas i strategiska lägen främst intill befintlig natur. Anledningen är att förstärka de biologiska och rekreativa värdena samt höja produktionen av ekosystemtjänster. Ny natur kan innebära olika naturtyper som till exempel, våtmark, gröna stråk och läplanteringar, bete och lövskog. Odling kan fortsätta under tiden men inte ny bebyggelse.	3.6.1 Natur på land	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
191	Landsbygd	Ny natur, land	Ny natur återskapas i strategiska lägen främst intill befintlig natur. Anledningen är att förstärka de biologiska och rekreativa värdena samt höja produktionen av ekosystemtjänster. Ny natur kan innebära olika naturtyper som till exempel, våtmark, gröna stråk och läplanteringar, bete och lövskog. Odling kan fortsätta under tiden men inte ny bebyggelse.	3.6.1 Natur på land	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
26	Landsbygd	Ny natur, land	Ny natur återskapas i strategiska lägen främst intill befintlig natur. Anledningen är att förstärka de biologiska och rekreativa värdena samt höja produktionen av ekosystemtjänster. Ny natur kan innebära olika naturtyper som till exempel, våtmark, gröna stråk och läplanteringar, bete och lövskog. Odling kan fortsätta under tiden men inte ny bebyggelse.	3.6.1 Natur på land	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
65	Landsbygd	Ny natur, land	Ny natur återskapas i strategiska lägen främst intill befintlig natur. Anledningen är att förstärka de biologiska och rekreativa värdena samt höja produktionen av ekosystemtjänster. Ny natur kan innebära olika naturtyper som till exempel, våtmark, gröna stråk och läplanteringar, bete och lövskog. Odling kan fortsätta under tiden men inte ny bebyggelse.	3.6.1 Natur på land	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	

160	Landsbygd	Ny natur, land	Ny natur återskapas i strategiska lägen främst intill befintlig natur. Anledningen är att förstärka de biologiska och rekreativa värdena samt höja produktionen av ekosystemtjänster. Ny natur kan innebära olika naturtyper som till exempel, våtmark, gröna stråk och läplanteringar, bete och lövskog. Odling kan fortsätta under tiden men inte ny bebyggelse.	3.6.1 Natur på land	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
194	Landsbygd	Ny natur, land	Ny natur återskapas i strategiska lägen främst intill befintlig natur. Anledningen är att förstärka de biologiska och rekreativa värdena samt höja produktionen av ekosystemtjänster. Ny natur kan innebära olika naturtyper som till exempel, våtmark, gröna stråk och läplanteringar, bete och lövskog. Odling kan fortsätta under tiden men inte ny bebyggelse.	3.6.1 Natur på land	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
27	Landsbygd	Ny natur, land	Ny natur återskapas i strategiska lägen främst intill befintlig natur. Anledningen är att förstärka de biologiska och rekreativa värdena samt höja produktionen av ekosystemtjänster. Ny natur kan innebära olika naturtyper som till exempel, våtmark, gröna stråk och läplanteringar, bete och lövskog. Odling kan fortsätta under tiden men inte ny bebyggelse.	3.6.1 Natur på land	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
394	Landsbygd	Ny natur, land	Ny natur återskapas i strategiska lägen främst intill befintlig natur. Anledningen är att förstärka de biologiska och rekreativa värdena samt höja produktionen av ekosystemtjänster. Ny natur kan innebära olika naturtyper som till exempel, våtmark, gröna stråk och läplanteringar, bete och lövskog. Odling kan fortsätta under tiden men inte ny bebyggelse.	3.6.1 Natur på land	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
360	Landsbygd	Ny natur, land	Ny natur återskapas i strategiska lägen främst intill befintlig natur. Anledningen är att förstärka de biologiska och rekreativa värdena samt höja produktionen av ekosystemtjänster. Ny natur kan innebära olika naturtyper som till exempel, våtmark, gröna stråk och läplanteringar, bete och lövskog. Odling kan fortsätta under tiden men inte ny bebyggelse.	3.6.1 Natur på land	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
237	Mörarp	Utvecklad natur, land	Mindre skogsdunge söder om Godsägargatan. Medelhögt ekologiskt värde.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som övrigt
231	Mörarp	Utvecklad natur, land	Lövträds- och buskmiljö.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
241	Mörarp	Ny natur, land	Ny natur återskapas i strategiska lägen främst intill befintlig natur. Anledningen är att förstärka de biologiska och rekreativa värdena samt höja produktionen av ekosystemtjänster. Ny natur kan innebära olika naturtyper som till exempel, våtmark, gröna stråk och läplanteringar, bete och lövskog. Odling kan fortsätta under tiden men inte ny bebyggelse.	3.6.1 Natur på land	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
232	Mörarp	Utvecklad natur, land	Lövträds- och buskmiljö.	3.6.1 Natur på land	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	

239	Mörarp	Ny natur, land	Ny natur återskapas i strategiska lägen främst intill befintlig natur. Anledningen är att förstärka de biologiska och rekreativa värdena samt höja produktionen av ekosystemtjänster. Ny natur kan innebära olika naturtyper som till exempel, våtmark, gröna stråk och läplanteringar, bete och lövskog. Odling kan fortsätta under tiden men inte ny bebyggelse.	3.6.1 Natur på land	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
249	Påarp	Utvecklad natur, land	Hagaparken/ Flybjärsskogen med ängslövskog av högt naturvärde. Skogen är en rest av en gammal slätteräng.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som mycket viktigt
262	Påarp	Utvecklad natur, land	Yngre lövskog i Påarps samhälle. Visst naturvärde.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som övrigt.
266	Påarp	Ny natur, land	Ny natur återskapas i strategiska lägen främst intill befintlig natur. Anledningen är att förstärka de biologiska och rekreativa värdena samt höja produktionen av ekosystemtjänster. Ny natur kan innebära olika naturtyper som till exempel, våtmark, gröna stråk och läplanteringar, bete och lövskog. Odling kan fortsätta under tiden men inte ny bebyggelse.	3.6.1 Natur på land	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
263	Påarp	Utvecklad natur, land	Lövträds- och buskmiljö.	3.6.1 Natur på land	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
354	Rydebäck	Utvecklad natur, land	Rydebäck kärr och fortuna strand med högsta naturvärde som bör utvecklas och skyddas	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som mycket viktigt.
198	Tostarp	Utvecklad natur, land	Äldre ägostruktur i landskapet med stenmur och ädellöv. Högsta naturvärde.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
389	Vallåkra	Ny natur, land	Ny natur återskapas i strategiska lägen främst intill befintlig natur. Anledningen är att förstärka de biologiska och rekreativa värdena samt höja produktionen av ekosystemtjänster. Ny natur kan innebära olika naturtyper som till exempel, våtmark, gröna stråk och läplanteringar, bete och lövskog. Odling kan fortsätta under tiden men inte ny bebyggelse.	3.6.1 Natur på land	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
181	Ödåkra	Utvecklad natur, land	Björka fålad med mycket högt naturvärde. Bör skyddas och utvecklas.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som tätortsnära naturområde och dess klassificering som övrigt.
124	Ödåkra	Utvecklad natur, land	Lövdunge/park i Ödåkra villabebyggelse.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Friluftskarteringen visar på en områdestyp som bostadsnära lek och rekreationsområde och dess klassificering som mycket viktigt.
116	Ödåkra	Utvecklad natur, land	Frostgatans dagvattenmagasin med högre natur- och rekreationsvärde.	3.6 Natur och friluftsliv	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	

104	Ödåkra	Utvecklad natur, land	Områdespark med högre ekologiskt värde.	3.5.1 Grönområde och park	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Bäckarps grönområde (Ödåkraskolan), Bäckmiljö med omgivande trädmiljöer, karterad 2019 utifrån biologisk mångfald och rekreation. Höga och mycket höga värden. Problem med höga vattenflöden tidvis. Potentiell fladdermuslokal samt groddjur. Särskild hä
182	Ödåkra	Ny natur, land	Ny natur återskapas i strategiska lägen främst intill befintlig natur. Anledningen är att förstärka de biologiska och rekreativa värdena samt höja produktionen av ekosystemtjänster. Ny natur kan innebära olika naturtyper som till exempel, våtmark, gröna stråk och läplanteringar, bete och lövskog. Odling kan fortsätta under tiden men inte ny bebyggelse.	3.6.1 Natur på land	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
183	Ödåkra	Ny natur, land	Ny natur återskapas i strategiska lägen främst intill befintlig natur. Anledningen är att förstärka de biologiska och rekreativa värdena samt höja produktionen av ekosystemtjänster. Ny natur kan innebära olika naturtyper som till exempel, våtmark, gröna stråk och läplanteringar, bete och lövskog. Odling kan fortsätta under tiden men inte ny bebyggelse.	3.6.1 Natur på land	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
101	Ödåkra	Utvecklad natur, land	Lövträdmiljö vid Bäckarps gård och Ödåkrabäcken, delvis tomtmark.	3.6.1 Natur på land	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
125	Ödåkra	Utvecklad natur, land	Lövdunge/park i Ödåkra villabebyggelse	3.5.3 Förbättra befintlig grönstruktur	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	

Natur, våtmark (ytor)							
ID	Område	Tematisk kategori	Väglledning	Ställningstagande och konsekvenser	Hänsyn	Barnets perspektiv på platsen	Övrigt
129	Hittarp-Laröd	Utvecklad natur, våtmark	Dagvattendamm fyller en funktion för den biologiska mångfalden och rekreation.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
32	Landsbygd	Utvecklad natur, våtmark	Dagvattendamm som fyller en viktig funktion för den biologiska mångfalden och rekreation.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
242	Landsbygd	Utvecklad natur, våtmark	Våtmarken fyller en viktig funktion för den biologiska mångfalden, rening av näringsämnen och rekreation.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
408	Landsbygd	Utvecklad natur, våtmark	Våtmarken fyller en viktig funktion för den biologiska mångfalden, rening av näringsämnen och rekreation.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
407	Landsbygd	Utvecklad natur, våtmark	Våtmarken fyller en viktig funktion för den biologiska mångfalden, rening av näringsämnen och rekreation.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
403	Landsbygd	Utvecklad natur, våtmark	Våtmarken fyller en viktig funktion för den biologiska mångfalden, rening av näringsämnen och rekreation.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	

68	Landsbygd	Utvecklad natur, våtmark	Christinelunds våtmark. Stor kustnära vattenyta. Våtmarken har höga biologiska och rekreativa värden. Värdefull fågellokal.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
75	Landsbygd	Utvecklad natur, våtmark	Djuramåsa våtmark som har en stor vattenyta i grön omgivning. Högt naturvärde, klass 3. Värdefull fågellokal.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
126	Landsbygd	Utvecklad natur, våtmark	Gröntemölla tvåstegsdike och alsumpskog som fyller en viktig funktion för den biologiska mångfalden, rening av näringsämnen och rekreation.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
190	Landsbygd	Utvecklad natur, våtmark	Tostarps våtmark. Våtmarken tar även emot dagvatten. Värdefull fågellokal. Stora rekreativa värden, bland annat fågelskådning.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
151	Landsbygd	Utvecklad natur, våtmark	Tvästegsdike fyller en funktion för den biologiska mångfalden, rening av näringsämnen och rekreation.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
79	Landsbygd	Utvecklad natur, våtmark	Våtmarken fyller en viktig funktion för den biologiska mångfalden, rening av näringsämnen och rekreation.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
60	Landsbygd	Utvecklad natur, våtmark	Två våtmarker som fyller viktiga funktioner för den biologiska mångfalden, rening av näringsämnen och rekreation.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
35	Landsbygd	Utvecklad natur, våtmark	Våtmarken fyller en viktig funktion för den biologiska mångfalden, rening av näringsämnen och rekreation.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
29	Landsbygd	Utvecklad natur, våtmark	Svedberga våtmark som fyller en viktig funktion för den biologiska mångfalden, rening av näringsämnen och rekreation. Värdefull fågellokal.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
31	Landsbygd	Utvecklad natur, våtmark	Mariedals våtmark som fyller en viktig funktion för den biologiska mångfalden, rening av näringsämnen och rekreation.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
85	Landsbygd	Utvecklad natur, våtmark	Kullaskogs våtmark med en stor vattenyta och grunda stränder i grön omgivning. Våtmarken har höga biologiska och rekreativa värden. Högre naturvärde, Klass 2. Värdefull fågellokal.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
133	Landsbygd	Utvecklad natur, våtmark	Ödåkra sjö. Stor vattenyta i grön omgivning. Våtmarken fyller en viktig funktion för den biologiska mångfalden, rening av näringsämnen och rekreation.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
76	Landsbygd	Utvecklad natur, våtmark	Hasslarps dammar. Flera stora vattenytor i grön omgivning. Mycket värdefull fågellokal. Stora rekreativa värden, bland annat fågelskådning. Högsta naturvärde, klass 1.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
8	Landsbygd	Utvecklad natur, våtmark	Rögle tegelbruksdammarna med flera stora vattenytor i grön omgivning. Mycket högt naturvärde, klass 2 och värdefull kulturvärde.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.
15	Landsbygd	Utvecklad natur, våtmark	Stor vattenyta i grön omgivning. Våtmarken fyller en viktig funktion för den biologiska mångfalden, rening av näringsämnen och rekreation. Värdefull fågellokal.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.

137	Landsbygd	Utvecklad natur, våtmark	Rosendals våtmark. Stor vattenyta i grön omgivning. Värdefull fågellokal. Stora rekreativa värden, bland annat fågelskådning.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
283	Landsbygd	Utvecklad natur, våtmark	Vällus våtmark. Stor öppen vattenyta i grön omgivning. Våtmarkerna har viktiga biologiska värden. Våtmarkerna tar emot dagvatten från Påarp. Värdefull fågellokal.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
210	Landsbygd	Utvecklad natur, våtmark	Rosenlunds våtmarker. Stora vattenytor i grön omgivning. Våtmarkerna har stora biologiska och rekreativa värden. Mycket högt naturvärde, klass 2. Stora rekreativa värden, bland annat fågelskådning.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
19	Landsbygd	Utvecklad natur, våtmark	Damm söder om Stureholm med högt naturvärde. Värdefull fågellokal.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
327	Landsbygd	Utvecklad natur, våtmark	Våtmarkerna fyller en viktig funktion för den biologiska mångfalden, rening av näringsämnen och rekreation.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
351	Rydebäck	Utvecklad natur, våtmark	Rydebäcks våtmark. Stor vattenyta i grön omgivning. Våtmarkerna har höga rekreativa värden. Värdefull fågellokal.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
117	Ödåkra	Utvecklad natur, våtmark	Frostgatan dagvattenanläggning. Stor öppen vattenyta med grön omgivning, stora rekreativa värden.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
130	Ödåkra	Utvecklad natur, våtmark	Våtmarkerna fyller en viktig funktion för den biologiska mångfalden, rening av näringsämnen och rekreation.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	

Natur, våtmark (symboler)							
ID	Område	Tematisk kategori	Väglledning	Ställningstagande och konsekvenser	Hänsyn	Barnets perspektiv på platsen	Övrigt
31	Landsbygd	Ny natur, våtmark	Ny våtmark eller tvåstegsdike för att öka den biologiska mångfalden och minska övergödning. Gynnar även flödeshantering och rekreation.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
29	Landsbygd	Ny natur, våtmark	Ny våtmark eller tvåstegsdike för att öka den biologiska mångfalden och minska övergödning. Gynnar även flödeshantering och rekreation.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
20	Landsbygd	Ny natur, våtmark	Ny våtmark eller tvåstegsdike för att öka den biologiska mångfalden och minska övergödning. Gynnar även flödeshantering och rekreation.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
87	Landsbygd	Ny natur, våtmark	Ny våtmark för att öka den biologiska mångfalden och minska övergödning.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
88	Landsbygd	Ny natur, våtmark	Ny våtmark för att öka den biologiska mångfalden och minska övergödning.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
89	Landsbygd	Ny natur, våtmark	Ny våtmark för att öka den biologiska mångfalden och minska övergödning.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	

74	Landsbygd	Ny natur, våtmark	Ny våtmark för att öka den biologiska mångfalden och minska övergödning. Utformningen är ett endast en skiss.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
48	Landsbygd	Ny natur, våtmark	Ny våtmark för att öka den biologiska mångfalden och minska övergödning. Gynnar även flödeshantering och rekreation.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
36	Landsbygd	Ny natur, våtmark	Ny våtmark för att öka den biologiska mångfalden och minska övergödning. Gynnar även flödeshantering och rekreation.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	

Natur, cykelled							
ID	Område	Tematisk kategori	Vägledning	Ställningstagande och konsekvenser	Hänsyn	Barnets perspektiv på platsen	Övrigt
149	Landsbygd	Befintlig natur, cykelled	Kattegattleden, nationell cykelled mellan Helsingborg och Göteborg.	3.6.8 Cykelleder. 2.3.4 Nationellt och regionalt transportssystem.	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Kattegattleden
524	Landsbygd	Befintlig natur, cykelled	Sydskustleden, nationell cykelled mellan Helsingborg och Simrishamn.	3.6.8 Cykelleder. 2.3.4 Nationellt och regionalt transportssystem.	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Sydskustleden
3	Utvälinge	Befintlig natur, cykelled	Kattegattleden, nationell cykelled mellan Helsingborg och Göteborg.	3.6.8 Cykelleder. 2.3.4 Nationellt och regionalt transportssystem.	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Kattegattleden

Natur, vandringsled							
ID	Område	Tematisk kategori	Vägledning	Ställningstagande och konsekvenser	Hänsyn	Barnets perspektiv på platsen	Övrigt
171		Befintlig natur, vandringsled	Skåneleden, regional vandringsled, delled SL5 Öresund från Utvälinge i norr till Bulltofta i söder.	3.6.7 Vandringsleder	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Skåneleden
1		Befintlig natur, vandringsled	Skåneleden, regional vandringsled, delled SL5 Öresund från Utvälinge i norr till Bulltofta i söder.	3.6.7 Vandringsleder	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Skåneleden
320		Befintlig natur, vandringsled	Skåneleden, regional vandringsled, delled SL5 Öresund från Utvälinge i norr till Bulltofta i söder.	3.6.7 Vandringsleder	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Skåneleden
484		Befintlig natur, vandringsled	Skåneleden, regional vandringsled, delled SL5 Öresund från Utvälinge i norr till Bulltofta i söder.	3.6.7 Vandringsleder	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Skåneleden
508		Befintlig natur, vandringsled	Skåneleden, regional vandringsled, delled SL5 Öresund från Utvälinge i norr till Bulltofta i söder.	3.6.7 Vandringsleder	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Skåneleden
107		Befintlig natur, vandringsled	Natur- och kulturslingorna i Kattarp och Hasslarp.	3.6.7 Vandringsleder	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Vandra i Kattarp och Hasslarp ""By till by""
101		Befintlig natur, vandringsled	Natur- och kulturslingorna i Kattarp och Hasslarp.	3.6.7 Vandringsleder	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Vandra i Kattarp och Hasslarp ""By till by""

99		Befintlig natur, vandringsled	Natur- och kulturslingorna i Kattarp och Hasslarp.	3.6.7 Vandringsleder	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Vandra i Kattarp och Hasslarp ""By till by""
50		Befintlig natur, vandringsled	Natur- och kulturslingorna i Kattarp och Hasslarp.	3.6.7 Vandringsleder	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Vandra i Kattarp och Hasslarp ""By till by""
108		Befintlig natur, vandringsled	Natur- och kulturslingorna i Kattarp och Hasslarp.	3.6.7 Vandringsleder	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Vandra i Kattarp och Hasslarp ""By till by""
86		Befintlig natur, vandringsled	Natur- och kulturslingorna i Kattarp och Hasslarp.	3.6.7 Vandringsleder	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Vandra i Kattarp och Hasslarp ""By till by""
87		Befintlig natur, vandringsled	Natur- och kulturslingorna i Kattarp och Hasslarp.	3.6.7 Vandringsleder	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Vandra i Kattarp och Hasslarp ""By till by""
53		Befintlig natur, vandringsled	Natur- och kulturslingorna i Kattarp och Hasslarp.	3.6.7 Vandringsleder	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Vandra i Kattarp och Hasslarp ""By till by""
61		Befintlig natur, vandringsled	Natur- och kulturslingorna i Kattarp och Hasslarp.	3.6.7 Vandringsleder	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Vandra i Kattarp och Hasslarp ""By till by""
62		Befintlig natur, vandringsled	Natur- och kulturslingorna i Kattarp och Hasslarp.	3.6.7 Vandringsleder	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Vandra i Kattarp och Hasslarp ""By till by""
54		Befintlig natur, vandringsled	Natur- och kulturslingorna i Kattarp och Hasslarp.	3.6.7 Vandringsleder	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Vandra i Kattarp och Hasslarp ""By till by""
73		Befintlig natur, vandringsled	Natur- och kulturslingorna i Kattarp och Hasslarp.	3.6.7 Vandringsleder	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Vandra i Kattarp och Hasslarp ""By till by""
72		Befintlig natur, vandringsled	Natur- och kulturslingorna i Kattarp och Hasslarp.	3.6.7 Vandringsleder	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Vandra i Kattarp och Hasslarp ""By till by""
122		Befintlig natur, vandringsled	Natur- och kulturslingorna i Kattarp och Hasslarp.	3.6.7 Vandringsleder	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Vandra i Kattarp och Hasslarp ""By till by""

Natur, grönblixt stråk							
ID	Område	Tematisk kategori	Vägledning	Ställningstagande och konsekvenser	Hänsyn	Barnets perspektiv på platsen	Övrigt
263	Laröd	Utvecklad natur, grönblixt stråk	Stråk mellan Laröd och Pålsjö naturreservat. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv.	3.5.2 Grönstråk i tätorterna	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	

366		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk längs Mörarpssån som kantas av vissa träd- och buskridåer. Måjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
343		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk längs ett vattendrag i landskapet utanför Mörarp och Bjuvs kommun. Måjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
424		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk mellan Påarp och Vällus våtmark. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas. Måjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
429		Ny natur, grönbliått stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk mellan Påarp och Vällus våtmark. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
411		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk från östra Påarp mot Frillestad och Tjuvamosen. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
450		Ny natur, grönbliått stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk mellan Påarp södra och Bårslöv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
369		Ny natur, grönbliått stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk i östra Mörarp. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
323		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk mellan Pålsjö naturreservat och Laröd. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
162		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk mellan Laröd och Allerumsskogen. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas. Måjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
576		Ny natur, grönbliått stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk öster om Vallåkra. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
328		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk mellan Tostarps våtmark och Vasatorps golfbana och naturområde. Måjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
195		Ny natur, grönbliått stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk mellan gröningen vid Bäckarps gård till Allerumsvägen och starke Tuvfes stuga. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	

11		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk från Skålderviken i till Svedberga kulle som följer landskapselement samt befintlig natur och naturreservat. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv.				
126		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk längs Hasslarpsån och Vegestråket som kantas av betesmarker och skogsdungar. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv.	3.6.4 Grönblå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsråden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
98		Ny natur, grönbliått stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönblå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsråden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
229		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Vattendrag som ansluter till Rosendals våtmark. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönblå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsråden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
325		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk längs Mörarpssån som kantas av träd- och buskridåer. Koppling för rekreation saknas över järnvägen i Mörarp. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar. Dessa kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönblå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsråden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
437		Ny natur, grönbliått stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråket kopplar samman Lydestastråket med Tjuvamosen och Påarp samhälle. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönblå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsråden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Gantofta-Mörarpstråket
373		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk längs Lydestadsbäcken som kantas av större trädbestånd, bäckraviner och våtmarker. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönblå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsråden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Lybestadsstråket går förbi Rosenlunds markes har mycket höga naturvärden
350		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk mellan Mörarp och Rosenlund genom Mulleskogen. Följer delvis en markväg där gröna värden kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönblå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsråden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
349		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk i landskapet utanför Mörarp som kopplar mot Bjuvs kommun. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas och breddas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv.	3.6.4 Grönblå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsråden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
332		Ny natur, grönbliått stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk utmed Benarpsvägen som binder samman Rosenlunds naturområde med ekdungen i norra Mörarp. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönblå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsråden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	

333		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk längs Benarpsvägen som passerar Sofiehällskogen och Mörarps idrottsplats. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och behöver utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönblå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
339		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk längs träddrå som kopplar Lybestadsbäcken och Mörarpsbäcken. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönblå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
324		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk längs vattendrag som sträcker sig mellan Rosendal och Rosenlund. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönblå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
303		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk mellan Rosendal och Marielund. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv.	3.6.4 Grönblå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Kopplar samman ekhagen i Rosenlund och Marielunds bokskogs som både är har höga naturvärden. (Se Natur- och kulturmiljöprogrammet?)
326		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk mellan skogsdungarna kring Ljungeberga. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönblå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Skogsdungar med höga naturvärden
335		Ny natur, grönbliått stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk som förbinder skogsdungarna vid Ljungberggård och Bruces skog. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönblå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
315		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk mellan Lydestadsbäcken och Björka skog. Stråket följer landskapselement och vattendrag som kan utvecklas. Stråket saknar säkra passager för rekreation och vidare varierar möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket. Dessa kan kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönblå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
268		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk mellan Björka skog och naturreservatet Väla skog. Stråket passerar genom Ödåkra och finns utpekad tillsammans med gröonstråk i bebyggelse. Stråket är en viktig koppling som knyter samman bebyggelse med landskapet. Gröna stråk i Ödåkra binds ihop av gröna gång- och cykelstråk där vissa sträckor kan förstärkas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönblå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	

265		Ny natur, grönbliått stråå	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråå. Stråå som förbinder Lydestadsbååken och Björka skog. Det kråvs alltid dialog och överenskommelse med markågare för att kunna genomföra grönbliå stråå.	3.6.4 Grönbliå stråå i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
312		Ny natur, grönbliått stråå	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråå. Stråå som förbinder Lybestadsbååken och Björka skog. Det kråvs alltid dialog och överenskommelse med markågare för att kunna genomföra grönbliå stråå.	3.6.4 Grönbliå stråå i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
322		Ny natur, grönbliått stråå	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråå. Stråå som förbinder Lybestadsbååken och Björka skog. Det kråvs alltid dialog och överenskommelse med markågare för att kunna genomföra grönbliå stråå.	3.6.4 Grönbliå stråå i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
207		Utvecklad natur, grönbliått stråå	Stråå mellan Björka skog och Frostgatans dagvattendamm. Stråået följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråået varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv.	3.6.4 Grönbliå stråå i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
109		Utvecklad natur, grönbliått stråå	Stråå mellan Rögle dammar och Väla skog. Stråået följer Skave- och Ödåkrabååken och binder samman naturreservaten Duvestubbe, Småryd och Väla skog. Stråået följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråået varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv.	3.6.4 Grönbliå stråå i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
32		Ny natur, grönbliått stråå	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråå. Stråå mellan Rögle dammar och Väla skog. Det kråvs alltid dialog och överenskommelse med markågare för att kunna genomföra grönbliå stråå.	3.6.4 Grönbliå stråå i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
30		Utvecklad natur, grönbliått stråå	Stråå mellan Johanneshus skogsduge och Vege å. Stråået följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråået varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det kråvs alltid dialog och överenskommelse med markågare för att kunna genomföra grönbliå stråå.	3.6.4 Grönbliå stråå i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
31		Utvecklad natur, grönbliått stråå	Stråå mellan Stureholmsskogen och Skavebååken. Stråået följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråået varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv.	3.6.4 Grönbliå stråå i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
23		Utvecklad natur, grönbliått stråå	Stråå mellan Rögle och Stureholmsskogen. Stråået följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråået varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det kråvs alltid dialog och överenskommelse med markågare för att kunna genomföra grönbliå stråå.	3.6.4 Grönbliå stråå i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
21		Ny natur, grönbliått stråå	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråå. Stråå mellan Rögle och Stureholmsskogen. Det kråvs alltid dialog och överenskommelse med markågare för att kunna genomföra grönbliå stråå.	3.6.4 Grönbliå stråå i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
41		Ny natur, grönbliått stråå	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråå. Stråå mellan Stureholmsskogen och Skavebååken. Det kråvs alltid dialog och överenskommelse med markågare för att kunna genomföra grönbliå stråå.	3.6.4 Grönbliå stråå i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	

51		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk i och omkring Turköpskogen. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv.	3.6.4 Grönblåa stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
46		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk mellan Kattarp och Svedberga kulla. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliåa stråk.	3.6.4 Grönblåa stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
105		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk mellan Hasslarps dammar, Kattarps mosse och Signestorp. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas. Delar av stråket delar sträckning med natur- och kulturslingan för Kattarp och Hasslarp. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliåa stråk.	3.6.4 Grönblåa stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Delar av stråket ingår i Kattarp och Hasslarps natur- och kulturslinga
103		Ny natur, grönbliått stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk mellan Hasslarps dammar, Kattarps mosse och Signestorp. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliåa stråk.	3.6.4 Grönblåa stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
121		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk mellan Hasslarps dammar, Gunnestorps gårds skogsdunge och Signestorpskogen. Delar av stråket delar sträckning med natur- och kulturslingan för Kattarp och Hasslarp. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv.	3.6.4 Grönblåa stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
92		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk genom Hasslarp. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas.	3.6.4 Grönblåa stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
136		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk mellan Fleninge och Gunnestorp. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliåa stråk.	3.6.4 Grönblåa stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
154		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk mellan Fleninge och Ödåkra. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv.	3.6.4 Grönblåa stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
141		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk mellan Flöjens våtmarksområde och Ödåkra dagvattendamm. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliåa stråk.	3.6.4 Grönblåa stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
308		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Björka fålad. Stråket behöver utvecklade kopplingar till omkringliggande landskap och annan befintlig natur.	3.6.4 Grönblåa stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
317		Ny natur, grönbliått stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk mellan Björka skog och naturreservatet Väla skog. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliåa stråk.	3.6.4 Grönblåa stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	

278		Ny natur, grönblixt stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk mellan Småryd och Väla skog. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönblixt stråk.	3.6.4 Grönblå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsråden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
119		Utvecklad natur, grönblixt stråk	Stråk mellan Ödåkra och Allerum. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönblixt stråk.	3.6.4 Grönblå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsråden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
100		Ny natur, grönblixt stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk mellan Ödåkra och Allerum. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönblixt stråk.	3.6.4 Grönblå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsråden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
372		Ny natur, grönblixt stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk mellan Mörarp och Tollarpsskogen. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönblixt stråk.	3.6.4 Grönblå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsråden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
428		Ny natur, grönblixt stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk omkring Hasslunda mot Bjuvs kommun. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönblixt stråk.	3.6.4 Grönblå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsråden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
446		Utvecklad natur, grönblixt stråk	Stråk omkring Hasslunda mot Bjuvs kommun. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv.	3.6.4 Grönblå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsråden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
454		Ny natur, grönblixt stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk omkring Hasslunda mot Bjuvs kommun. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönblixt stråk.	3.6.4 Grönblå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsråden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
385		Utvecklad natur, grönblixt stråk	Stråk mellan östra Påarp och Vasatorps golfbana och naturområde. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönblixt stråk.	3.6.4 Grönblå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsråden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
390		Ny natur, grönblixt stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk mellan Ekebergskogen och Påarp. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönblixt stråk.	3.6.4 Grönblå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsråden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
433		Utvecklad natur, grönblixt stråk	Stråk mellan Välluv och Krokstorps gård och skogsdungar. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv.	3.6.4 Grönblå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsråden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
386		Utvecklad natur, grönblixt stråk	Stråk mellan Ekebergskogen och Vasatorps golfbana och naturområde. Kopplar även samman Bruces Naturreservat. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönblixt stråk.	3.6.4 Grönblå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsråden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	

392		Ny natur, grönbliätt stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk Mellan Ekebergskogen och Vasatorps golfbana och naturområde. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliätt stråk.	3.6.4 Grönbliätt stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
400		Utvecklad natur, grönbliätt stråk	Stråk omkring Krokstorps gård och skogsdungar mot östra Ramlösa under E6:an. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliätt stråk.	3.6.4 Grönbliätt stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
402		Ny natur, grönbliätt stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk omkring Krokstorps gård och skogsdungar mot östra Ramlösa. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliätt stråk.	3.6.4 Grönbliätt stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
468		Utvecklad natur, grönbliätt stråk	Stråk kring Frillestad och Tjuvamosen. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliätt stråk.	3.6.4 Grönbliätt stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
452		Ny natur, grönbliätt stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk kring Frillestad och Tjuvamosen. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliätt stråk.	3.6.4 Grönbliätt stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
453		Utvecklad natur, grönbliätt stråk	Stråk mellan södra Påarp och Bårslöv. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv.	3.6.4 Grönbliätt stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
449		Utvecklad natur, grönbliätt stråk	Stråk kring Välluvs kyrkby. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliätt stråk.	3.6.4 Grönbliätt stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
445		Ny natur, grönbliätt stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk kring Välluvs kyrkby. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliätt stråk.	3.6.4 Grönbliätt stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
459		Utvecklad natur, grönbliätt stråk	Stråk mellan Bårslöv och Ramlösa. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliätt stråk.	3.6.4 Grönbliätt stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
479		Ny natur, grönbliätt stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk mellan Bårslöv och Råådalén. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliätt stråk.	3.6.4 Grönbliätt stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	

477		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk mellan Bårslöv och Rååns dalgång. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
473		Ny natur, grönbliått stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk mellan Bårslöv och Rååns dalgång. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
511		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk mellan Råå och Rydebäck som passerar genom naturreservatet Örby ångar. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
483		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk längs naturreservatet Rååns dalgång. Stråket passerar genom raviner, skogsdungar och betesmarker. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
487		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk längs naturreservatet Rååns dalgång. Stråket passerar genom raviner, skogsdungar och betesmarker. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
509		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk mellan Gantofta och Rydebäck. Stråket följer Rydebäcken. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
502		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk mellan Gantofta och Vallåkra längs dalgången till Råån och som kopplar till omkringliggande landskap. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
581		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk längs Härslövsbäcken. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
577		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk mellan Vallåkra och Båltesbergaskogen och Rååns dalgång. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	

523		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk längs Rååns dalgång och Båltesbergaskogen Tjutebäcken och Ottarp. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönblå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
496		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk längs Fjårestads skogsdungar. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönblå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
497		Ny natur, grönbliått stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk längs Fjårestads skogsdungar. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönblå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
498		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk mellan Rååns dalgång och Bjuvs kommun. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönblå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
495		Ny natur, grönbliått stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk mellan Rååns dalgång och Bjuvs kommun. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönblå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
551		Ny natur, grönbliått stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk mellan Rååns dalgång och Svalövs och Bjuvs kommuner. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönblå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
578		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk mellan Rååns dalgång och Svalövs och Bjuvs kommuner. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönblå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
595		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk mellan Rååns dalgång och Svalövs kommun. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönblå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
514		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk från Borgens naturreservat ut i landskapet. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönblå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
507		Ny natur, grönbliått stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk från Borgens naturreservat ut i landskapet. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönblå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	

478		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk mellan Gantofta och Tjuvamossen. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
474		Ny natur, grönbliått stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk mellan Gantofta och Tjuvamossen. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
384		Ny natur, grönbliått stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk mellan Lydestadsstråket och skogsdungarna kring Frillestad. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
389		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk mellan Lydestadsstråket och skogsdungarna kring Frillestad. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
95		Ny natur, grönbliått stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk mellan Hasslarps dammar, Kattarps mosse och Signestorp. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
75		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk längs vattendrag i landskapet mellan Hjälmshult och Svedberga kulle. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
94		Ny natur, grönbliått stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk i landskapet mellan Hjälmshult och Svedberga kulle. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
102		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk i landskapet mellan Hjälmshult och Nellåkraskogen. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
124		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk mellan Allerum och Domsten. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	Stråket passerar genom Christinelund och Domstens naturservat.
137		Ny natur, grönbliått stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk mellan Allerum och Domsten. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	

145		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk mellan Hittarp och Domsten. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsråden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
434		Ny natur, grönbliått stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk mellan Påarp och Välluvs våtmark. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsråden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
130		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk mellan naturreservaten Kulla Gunnarstorp och Christinelund. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsråden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
128		Ny natur, grönbliått stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk mellan naturreservatet Kulla Gunnarstorp och Domsten. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsråden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
117		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk mellan Domsten och Christinelunds våtmark. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsråden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
116		Ny natur, grönbliått stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk mellan Domsten och Christinelunds naturreservat. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsråden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
140		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk mellan naturreservaten Kulla Gunnarstorp och Christinelund. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsråden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
271		Ny natur, grönbliått stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk mellan Laröd och Pålsjö skogs naturreservat. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsråden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
327		Ny natur, grönbliått stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk mellan Tostarps våtmark och Vasatorps golfbana och naturområde. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsråden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
120		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Grönt stråk kring Christinelunds trädgårdar och parker. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsråden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
279		Ny natur, grönbliått stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk mellan Småryds naturreservat och Mariastaden. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsråden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	

289		Utvecklad natur, grönblått stråk	Stråk och stigar vid Småryds naturreservat som kopplar mot Allerums golfbana. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönblåa stråk.	3.6.4 Grönblåa stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
319		Ny natur, grönblått stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk mellan Småryds naturreservat och Mariastaden. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönblåa stråk.	3.6.4 Grönblåa stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
314		Ny natur, grönblått stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk mellan Røgle dammar och Väla skog. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönblåa stråk.	3.6.4 Grönblåa stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
447		Ny natur, grönblått stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk mellan Bårslöv och Ramlösa. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönblåa stråk.	3.6.4 Grönblåa stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
125		Ny natur, grönblått stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk mellan naturreservaten Kulla-Gunnarstorp och Christinelund. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönblåa stråk.	3.6.4 Grönblåa stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
135		Ny natur, grönblått stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk mellan naturreservaten Kulla-Gunnarstorp och Christinelund. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönblåa stråk.	3.6.4 Grönblåa stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
580		Utvecklad natur, grönblått stråk	Stråk längs Råån. Stråket passerar genom flera naturreservat och kantas av raviner, skogsdungar och betesmarker. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönblåa stråk.	3.6.4 Grönblåa stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
513		Utvecklad natur, grönblått stråk	Stråk mellan Gantofta och Vallåkra längs dalgången till Råån och som kopplar till omkringliggande landskap. Stråket följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönblåa stråk.	3.6.4 Grönblåa stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
38		Utvecklad natur, grönblått stråk	Stråk längs Hasslarpsån och Vegeån som kantas av betesmarker och skogsdungar. Följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönblåa stråk.	3.6.4 Grönblåa stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
9		Utvecklad natur, grönblått stråk	Stråk från Skälderviken i till Svedberga kulle som följer landskapselement samt befintlig natur och naturreservat. Följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv.				

138		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk mellan Kulla Gunnarstorps naturreservat och Domsten. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
209		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk mellan Hittarp och norra Laröd. Följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
345		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk mellan skogsdungarna vid Ljungsbergsgård och Bruces skog naturreservat. Följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
331		Ny natur, grönbliått stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk i landskapet utanför Mörarp och Bjuvs kommun. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
311		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Björka by natur- och kulturstråk. Stråket följer befintliga landskapselement med kulturhistoriskt byggnader och strukturer. Delar av stråket behöver utredas i samband med Björka verksamhetsområde. Vid ändringar av stråket krävs dispens från generella biotopskydd. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.5.2 Grönstråk i tätorterna	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
305		Ny natur, grönbliått stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa ett sammanhängande stråk mellan Björka by natur- och kulturstråk med koppling till Björka skog. Stråket ska ta hänsyn till kulturvärden och befintliga landskapselement. Delar av stråket behöver utredas i samband med Björka verksamhetsområde. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
264		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk mellan Laröd och Hittarp längs Landborgen. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.5.2 Grönstråk i tätorterna	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
134		Ny natur, grönbliått stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk mellan Domsten och Kulla Gunnarstorps naturreservat. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
393		Ny natur, grönbliått stråk	Passage där gröna och blåa värden kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk. Stråk mellan Påarp och skogsdungarna kring Frillestad. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
347		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk genom Vasatorps golfbana i öst-västlig sträckning som kopplar in mot Bruces skog via gång- och cykeltunnel under E6. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	

202		Utvecklad natur, grönbliått stråk	Stråk mellan norra Laröd och Allerums mosse. Följer landskapselement som kan utvecklas. Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbliå stråk.	3.6.4 Grönbliå stråk i landsbygd	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
-----	--	-----------------------------------	--	----------------------------------	--	--	--

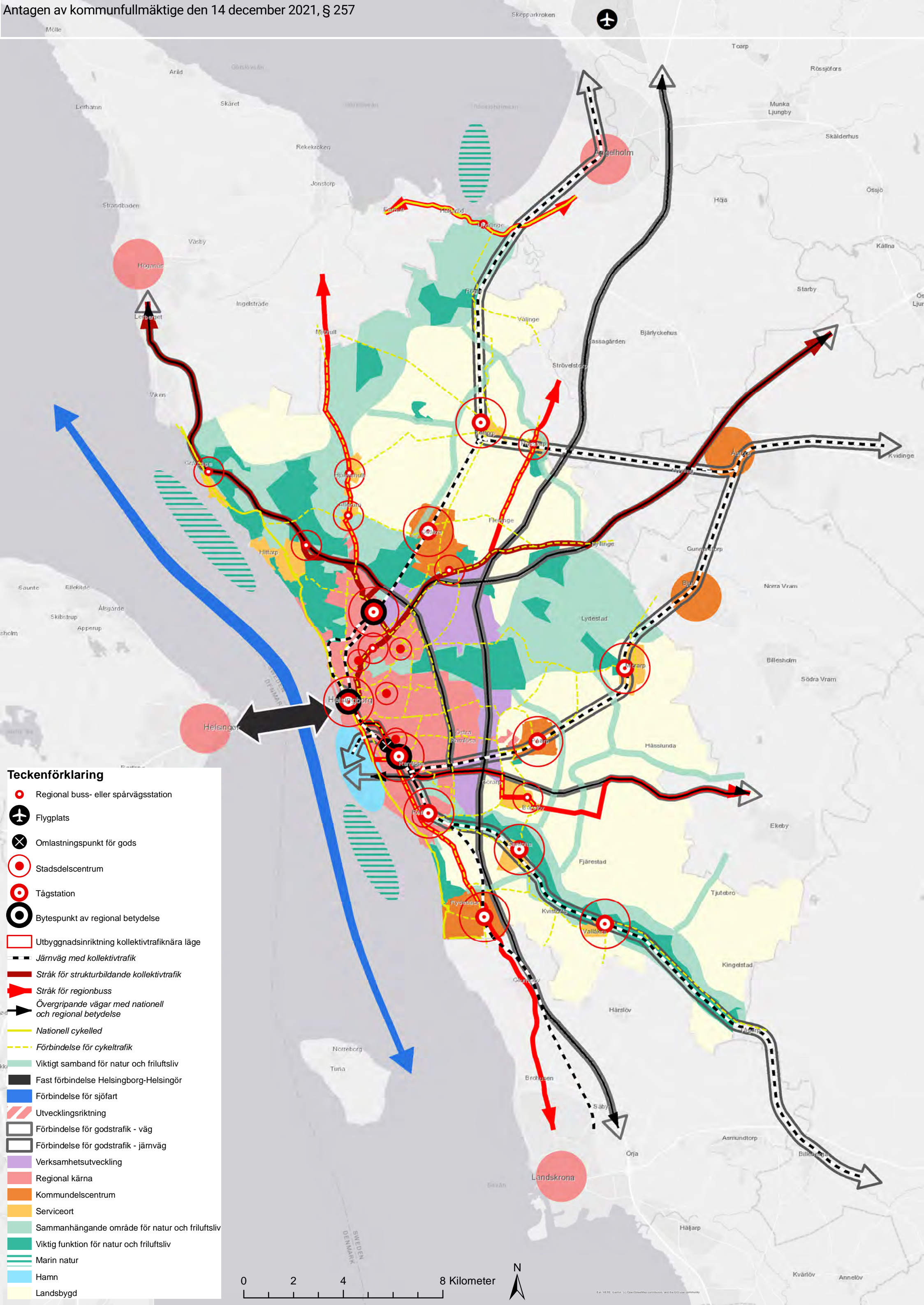
Natur, vattendrag

ID	Område	Tematisk kategori	Vägledning	Ställningstagande och konsekvenser	Hänsyn	Barnets perspektiv på platsen	Övrigt
528	Rydebäck	Utvecklad natur, vattendrag	Befintligt vattendrag. Ska utvecklas med fokus på reningsfunktion och biologisk mångfald.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
5		Utvecklad natur, vattendrag	Befintligt vattendrag. Ska utvecklas med fokus på reningsfunktion och biologisk mångfald.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
2		Utvecklad natur, vattendrag	Befintligt vattendrag. Ska utvecklas med fokus på reningsfunktion och biologisk mångfald.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
6		Utvecklad natur, vattendrag	Befintligt vattendrag. Ska utvecklas med fokus på reningsfunktion och biologisk mångfald.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
12		Utvecklad natur, vattendrag	Befintligt vattendrag. Ska utvecklas med fokus på reningsfunktion och biologisk mångfald.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
45		Utvecklad natur, vattendrag	Befintligt vattendrag. Ska utvecklas med fokus på reningsfunktion och biologisk mångfald.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
39		Utvecklad natur, vattendrag	Befintligt vattendrag. Ska utvecklas med fokus på reningsfunktion och biologisk mångfald.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
40		Utvecklad natur, vattendrag	Befintligt vattendrag. Ska utvecklas med fokus på reningsfunktion och biologisk mångfald.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
19		Utvecklad natur, vattendrag	Befintligt vattendrag. Ska utvecklas med fokus på reningsfunktion och biologisk mångfald.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
35		Utvecklad natur, vattendrag	Befintligt vattendrag. Ska utvecklas med fokus på reningsfunktion och biologisk mångfald.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
18		Utvecklad natur, vattendrag	Befintligt vattendrag. Ska utvecklas med fokus på reningsfunktion och biologisk mångfald.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
27		Utvecklad natur, vattendrag	Befintligt vattendrag. Ska utvecklas med fokus på reningsfunktion och biologisk mångfald.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	

587		Utvecklad natur, vattendrag	Befintligt vattendrag. Ska utvecklas med fokus på reningsfunktion och biologisk mångfald.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	
52		Utvecklad natur, vattendrag	Befintligt vattendrag. Ska utvecklas med fokus på reningsfunktion och biologisk mångfald.	3.6.2 Vattendrag och våtmarker	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.	

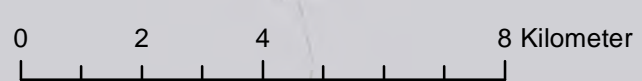
Antagen av kommunfullmäktige den 14 december 2021, § 257

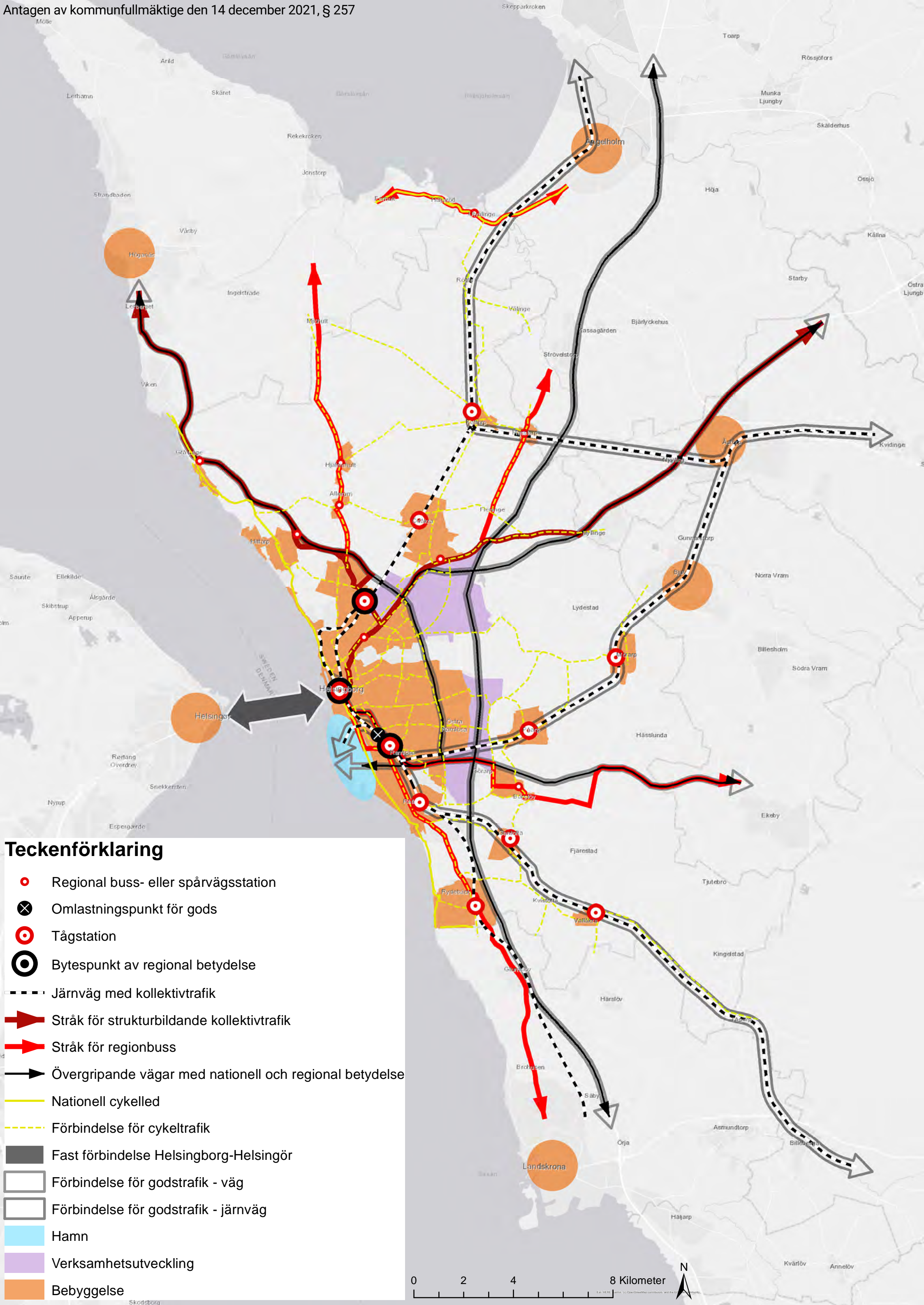
Tekniska anläggningar						
ID	Område	Tematisk kategori	Vägledning	Ställningstagande och konsekvenser	Hänsyn	Barnens perspektiv på platsen
315	Landsbygd	Befintlig teknisk anläggning, vattenförsörjning	Vattenförsörjning. Område för dricksvattentäkt, Örbyfältet och Örbyverket. Hänsyn ska tas till gällande skyddsföreskrifter.	3.7.1 vatten och avlopp	5. Riksintressen och andra värden, 6. Kommunala hänsynsområden	Vi har inte haft dialog om barnets perspektiv på den här platsen. Se avsnitt 8 Dialog för att läsa mer om barnets perspektiv i fysisk planering.



Teckenförklaring

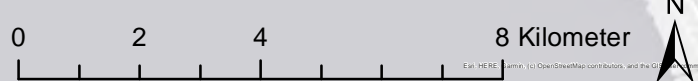
- Regional buss- eller spårvägsstation
- Flygplats
- Omlastningspunkt för gods
- Stadsdelscentrum
- Tågstation
- Bytespunkt av regional betydelse
- Utbyggnadsinriktning kollektivtrafikhäna läge
- Järnväg med kollektivtrafik
- Stråk för strukturbildande kollektivtrafik
- Stråk för regionbuss
- Övergripande vägar med nationell och regional betydelse
- Nationell cykelled
- Förbindelse för cykeltrafik
- Viktigt samband för natur och friluftsliv
- Fast förbindelse Helsingborg-Helsingör
- Förbindelse för sjöfart
- Utvecklingsriktning
- Förbindelse för godstrafik - väg
- Förbindelse för godstrafik - järnväg
- Verksamhetsutveckling
- Regional kärna
- Kommundelscentrum
- Serviceort
- Sammanhängande område för natur och friluftsliv
- Viktig funktion för natur och friluftsliv
- Marin natur
- Hamn
- Landsbygd



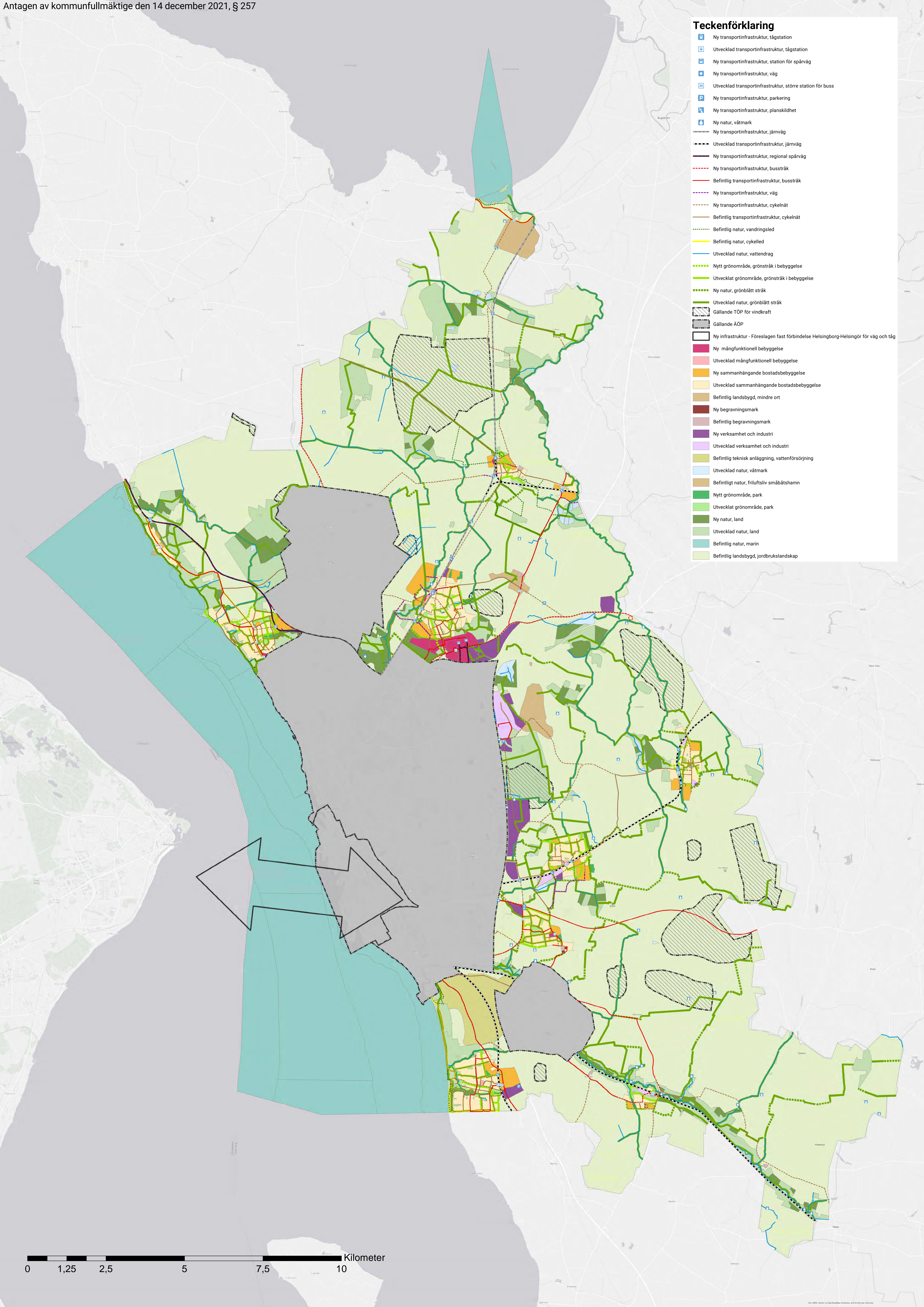
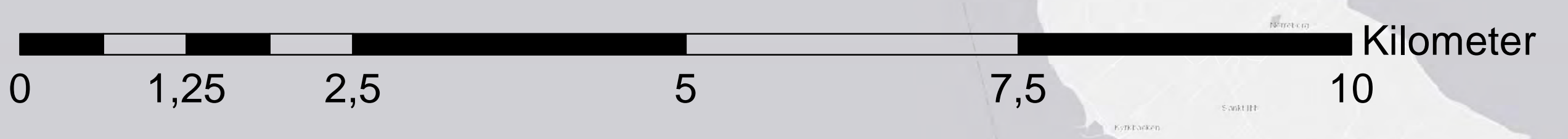


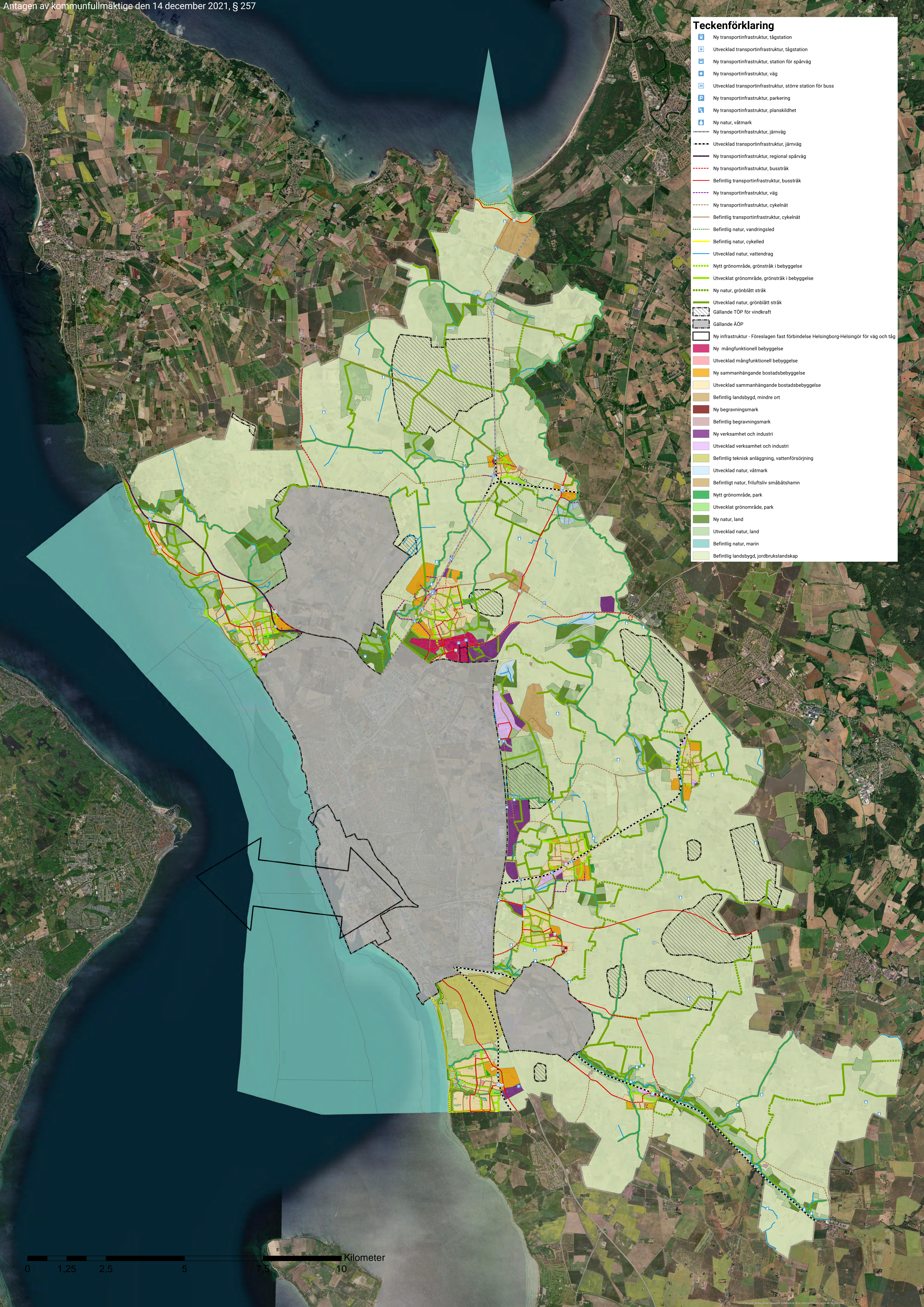
Teckenförklaring

- Regional buss- eller spårvägsstation
- ⊗ Omlastningspunkt för gods
- Tågstation
- Bytespunkt av regional betydelse
- Järnväg med kollektivtrafik
- ➔ Stråk för strukturbildande kollektivtrafik
- ➔ Stråk för regionbuss
- ➔ Övergripande vägar med nationell och regional betydelse
- Nationell cykelled
- - - Förbindelse för cykeltrafik
- Fast förbindelse Helsingborg-Helsingör
- Förbindelse för godstrafik - väg
- Förbindelse för godstrafik - järnväg
- Hamn
- Verksamhetsutveckling
- Bebyggelse



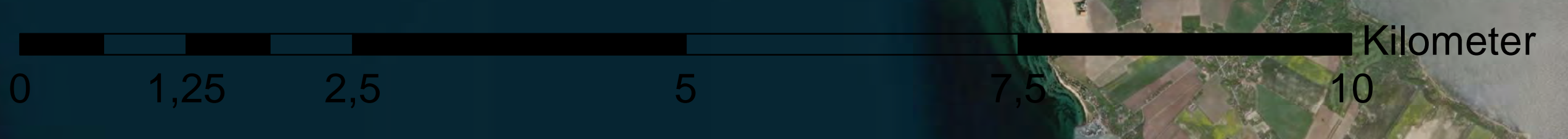
- ### Teckenförklaring
- Ny transportinfrastruktur, tågstation
 - Utvecklad transportinfrastruktur, tågstation
 - Ny transportinfrastruktur, station för spårväg
 - Ny transportinfrastruktur, väg
 - Utvecklad transportinfrastruktur, större station för buss
 - Ny transportinfrastruktur, parkering
 - Ny transportinfrastruktur, planskildhet
 - Ny natur, våtmark
 - Ny transportinfrastruktur, järnväg
 - Utvecklad transportinfrastruktur, järnväg
 - Ny transportinfrastruktur, regional spårväg
 - Ny transportinfrastruktur, busstråk
 - Befintlig transportinfrastruktur, busstråk
 - Ny transportinfrastruktur, väg
 - Ny transportinfrastruktur, cykelnät
 - Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät
 - Befintlig natur, vandringsled
 - Befintlig natur, cykelled
 - Utvecklad natur, vattendrag
 - Nytt grönområde, grönstråk i bebyggelse
 - Utvecklat grönområde, grönstråk i bebyggelse
 - Ny natur, grönblixt stråk
 - Utvecklad natur, grönblixt stråk
 - Gällande TÖP för vindkraft
 - Gällande ÄÖP
 - Ny infrastruktur - Föreslagen fast förbindelse Helsingborg-Helsingör för väg och tåg
 - Ny mångfunktionell bebyggelse
 - Utvecklad mångfunktionell bebyggelse
 - Ny sammanhängande bostadsbebyggelse
 - Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse
 - Befintlig landsbygd, mindre ort
 - Ny begravningsmark
 - Befintlig begravningsmark
 - Ny verksamhet och industri
 - Utvecklad verksamhet och industri
 - Befintlig teknisk anläggning, vattenförsörjning
 - Utvecklad natur, våtmark
 - Befintlig natur, friluftsliv småbåtshamn
 - Nytt grönområde, park
 - Utvecklat grönområde, park
 - Ny natur, land
 - Utvecklad natur, land
 - Befintlig natur, marin
 - Befintlig landsbygd, jordbrukslandskap





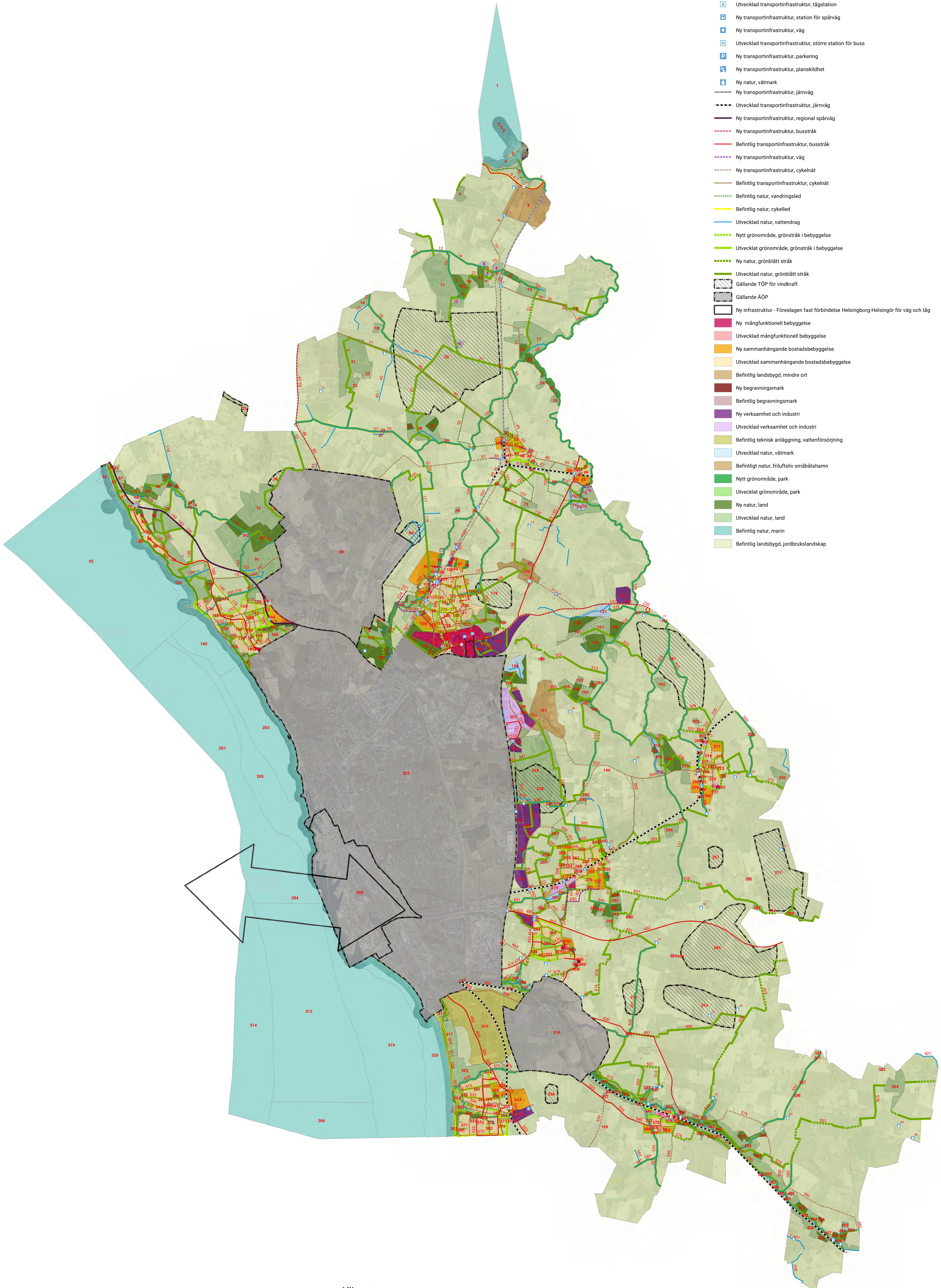
Teckenförklaring

	Ny transportinfrastruktur, tågstation
	Utvecklad transportinfrastruktur, tågstation
	Ny transportinfrastruktur, station för spårväg
	Ny transportinfrastruktur, väg
	Utvecklad transportinfrastruktur, större station för buss
	Ny transportinfrastruktur, parkering
	Ny transportinfrastruktur, planskildhet
	Ny natur, våtmark
	Ny transportinfrastruktur, järnväg
	Utvecklad transportinfrastruktur, järnväg
	Ny transportinfrastruktur, regional spårväg
	Ny transportinfrastruktur, busstråk
	Befintlig transportinfrastruktur, busstråk
	Ny transportinfrastruktur, väg
	Ny transportinfrastruktur, cykelnät
	Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät
	Befintlig natur, vandringsled
	Befintlig natur, cykelled
	Utvecklad natur, vattendrag
	Nytt grönområde, grönstråk i bebyggelse
	Utvecklat grönområde, grönstråk i bebyggelse
	Ny natur, grönblixt stråk
	Utvecklad natur, grönblixt stråk
	Gällande TÖP för vindkraft
	Gällande ÄÖP
	Ny infrastruktur - Föreslagen fast förbindelse Helsingborg-Helsingör för väg och tåg
	Ny mångfunktionell bebyggelse
	Utvecklad mångfunktionell bebyggelse
	Ny sammanhängande bostadsbebyggelse
	Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse
	Befintlig landsbygd, mindre ort
	Ny begravningsmark
	Befintlig begravningsmark
	Ny verksamhet och industri
	Utvecklad verksamhet och industri
	Befintlig teknisk anläggning, vattenförsörjning
	Utvecklad natur, våtmark
	Befintlig natur, friluftsliv småbåtshamn
	Nytt grönområde, park
	Utvecklat grönområde, park
	Ny natur, land
	Utvecklad natur, land
	Befintlig natur, marin
	Befintlig landsbygd, jordbrukslandskap



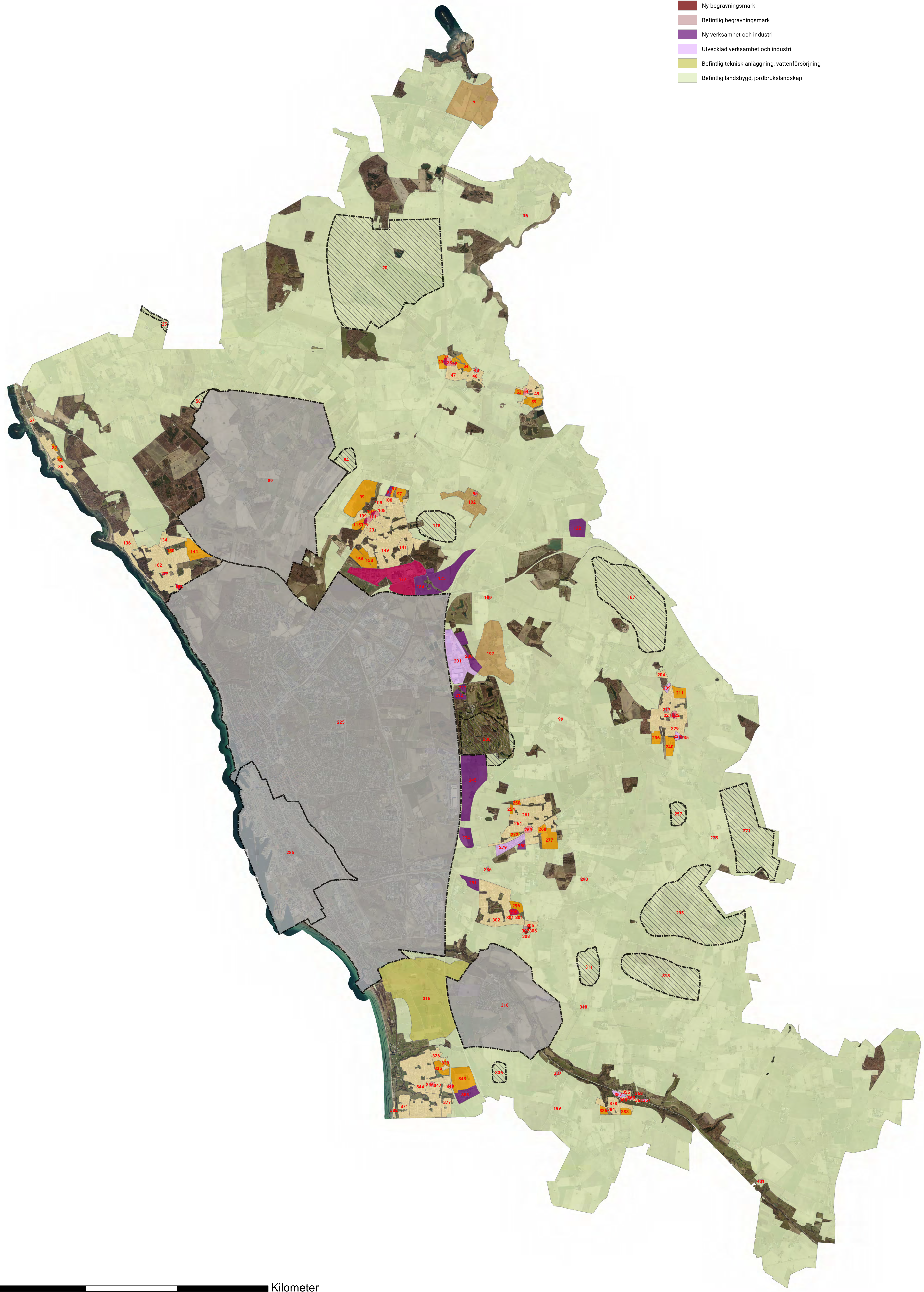
Teckenförklaring

-  Ny transportinfrastruktur, tågstation
-  Utvecklad transportinfrastruktur, tågstation
-  Ny transportinfrastruktur, station för spårväg
-  Ny transportinfrastruktur, väg
-  Utvecklad transportinfrastruktur, större station för buss
-  Ny transportinfrastruktur, parkering
-  Ny transportinfrastruktur, planskildhet
-  Ny natur, våtmark
-  Ny transportinfrastruktur, järnväg
-  Utvecklad transportinfrastruktur, järnväg
-  Ny transportinfrastruktur, regional spårväg
-  Ny transportinfrastruktur, busstråk
-  Befintlig transportinfrastruktur, busstråk
-  Ny transportinfrastruktur, väg
-  Ny transportinfrastruktur, cykelväg
-  Befintlig transportinfrastruktur, cykelväg
-  Befintlig natur, vandringsled
-  Befintlig natur, cykelled
-  Utvecklad natur, vattendrag
-  Nytt grönområde, grönstråk i bebyggelse
-  Utvecklat grönområde, grönstråk i bebyggelse
-  Ny natur, grönblixtstråk
-  Utvecklad natur, grönblixtstråk
-  Gällande TÖP för vindkraft
-  Gällande ÄÖP
-  Ny infrastruktur - Föreslagen fast förbindelse Helsingborg-Helsingör för väg och tåg
-  Ny mångfunktionell bebyggelse
-  Utvecklad mångfunktionell bebyggelse
-  Ny sammanhängande bostadsbebyggelse
-  Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse
-  Befintlig landsbygd, mindre ort
-  Ny begravningsmark
-  Befintlig begravningsmark
-  Ny verksamhet och industri
-  Utvecklad verksamhet och industri
-  Befintlig teknisk anläggning, vattenförsörjning
-  Utvecklad natur, våtmark
-  Befintlig natur, friluftsliv småbåtshamn
-  Nytt grönområde, park
-  Utvecklat grönområde, park
-  Ny natur, land
-  Utvecklad natur, land
-  Befintlig natur, marin
-  Befintlig landsbygd, jordbrukslandskap




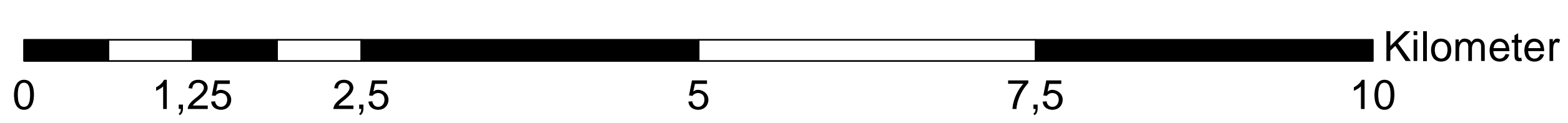
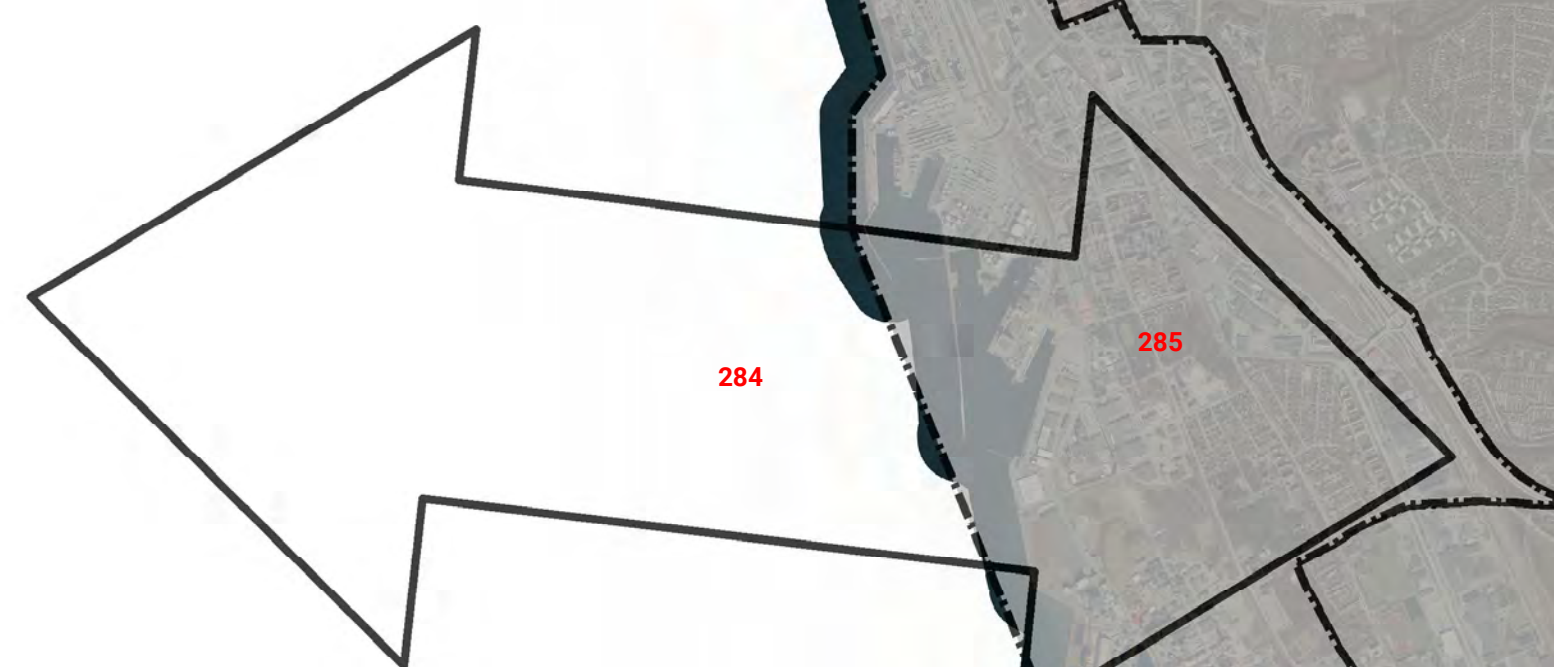
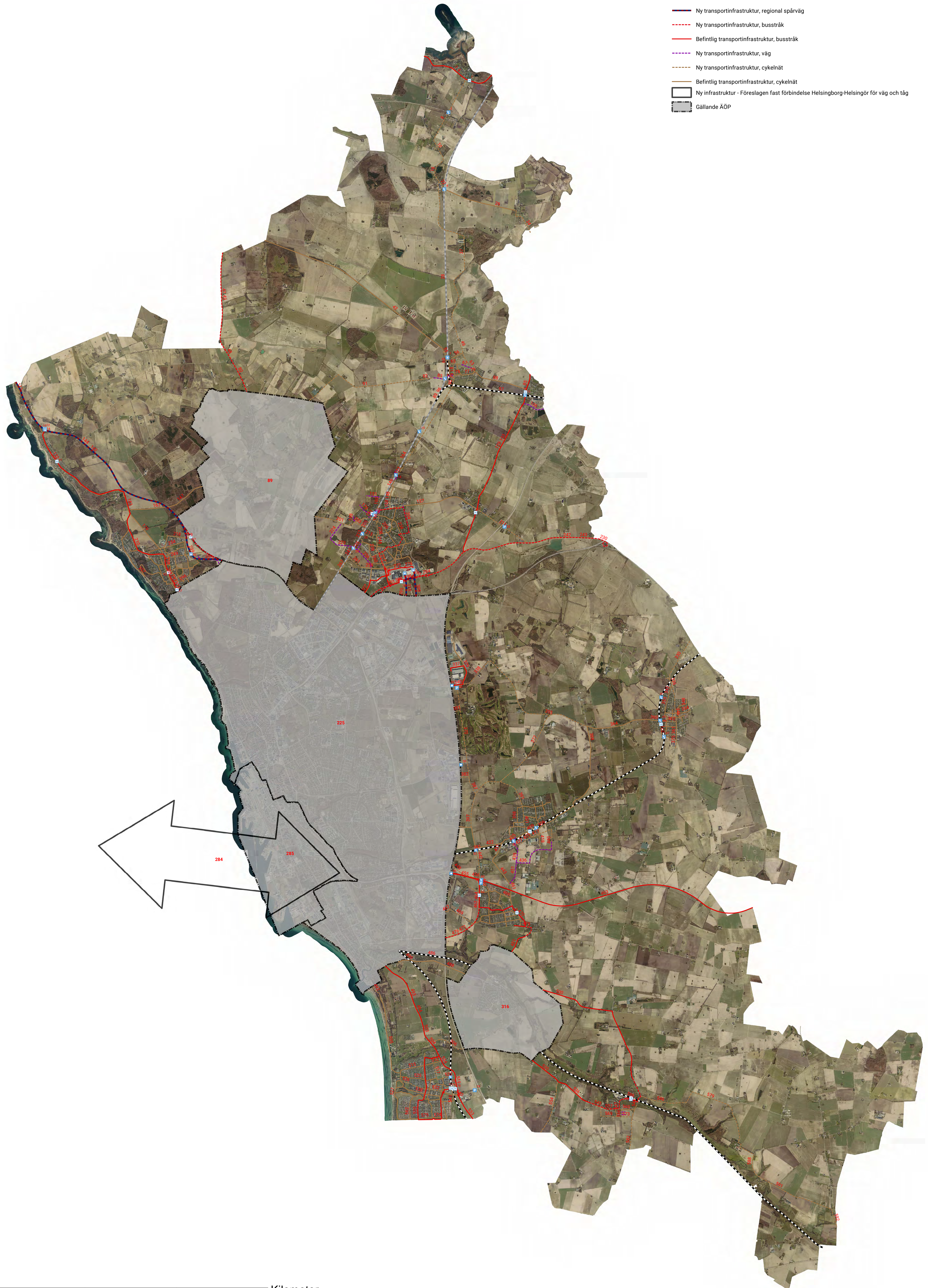
Teckenförklaring

-  Gällande TÖP för vindkraft
-  Gällande AÖP
-  Ny mångfunktionell bebyggelse
-  Utvecklad mångfunktionell bebyggelse
-  Ny sammanhängande bostadsbebyggelse
-  Utvecklad sammanhängande bostadsbebyggelse
-  Befintlig landsbygd, mindre ort
-  Ny begravningsmark
-  Befintlig begravningsmark
-  Ny verksamhet och industri
-  Utvecklad verksamhet och industri
-  Befintlig teknisk anläggning, vattenförsörjning
-  Befintlig landsbygd, jordbrukslandskap



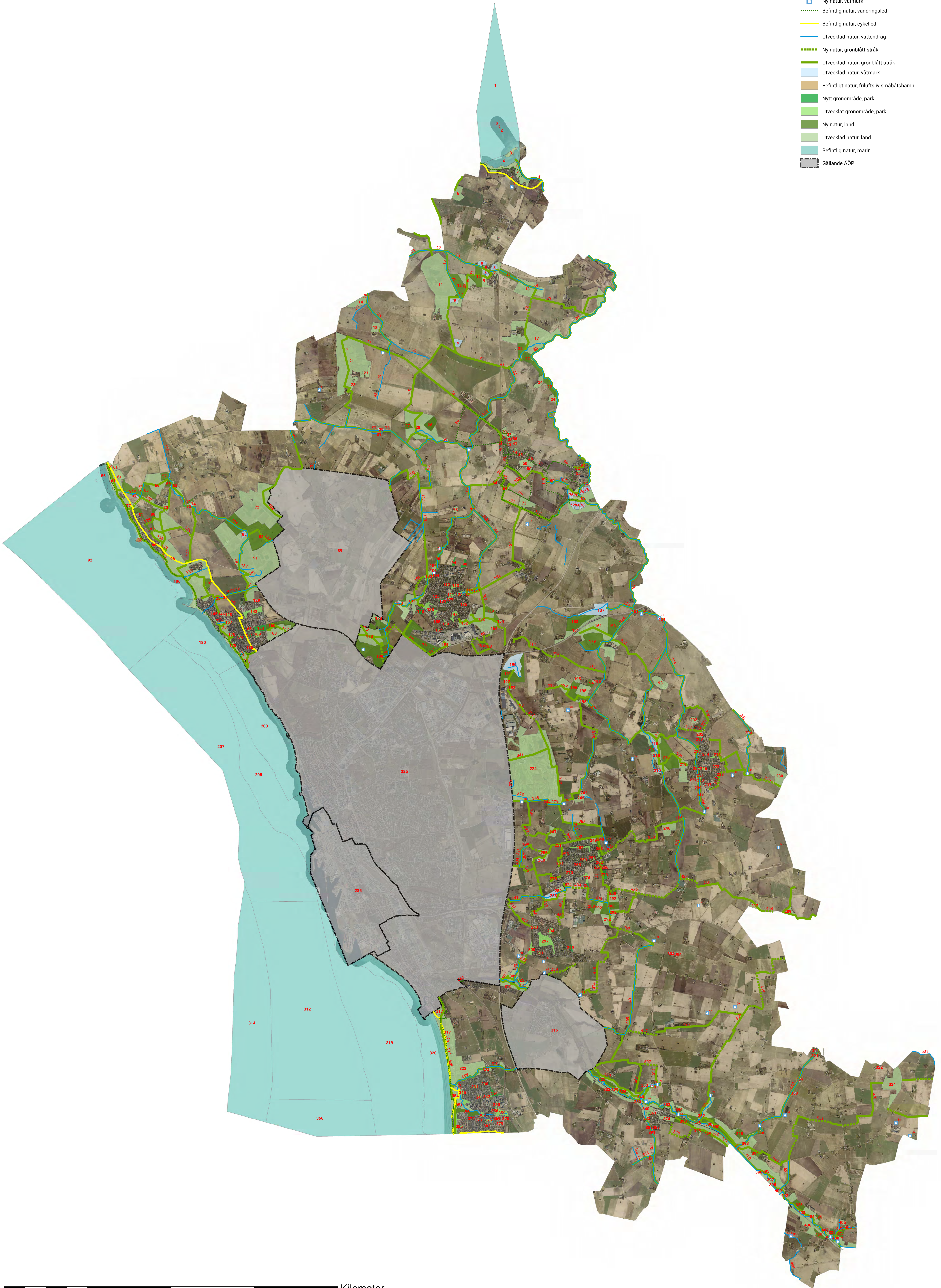
Teckenförklaring

-  Ny transportinfrastruktur, tågstation
-  Utvecklad transportinfrastruktur, tågstation
-  Ny transportinfrastruktur, station för spårväg
-  Ny transportinfrastruktur, väg
-  Utvecklad transportinfrastruktur, större station för buss
-  Ny transportinfrastruktur, parkering
-  Ny transportinfrastruktur, planskildhet
-  Ny transportinfrastruktur, järnväg
-  Utvecklad transportinfrastruktur, järnväg
-  Ny transportinfrastruktur, regional spårväg
-  Ny transportinfrastruktur, busstråk
-  Befintlig transportinfrastruktur, busstråk
-  Ny transportinfrastruktur, väg
-  Ny transportinfrastruktur, cykelnät
-  Befintlig transportinfrastruktur, cykelnät
-  Ny infrastruktur - Föreslagen fast förbindelse Helsingborg-Helsingör för väg och tåg
-  Gällande ÄÖP



Teckenförklaring

- Ny natur, våtmark
- Befintlig natur, vandringsled
- Befintlig natur, cykelled
- Utvecklad natur, vattendrag
- Ny natur, grönblixt stråk
- Utvecklad natur, grönblixt stråk
- Utvecklad natur, våtmark
- Befintlig natur, friluftsliv småbåtshamn
- Nytt grönområde, park
- Utvecklat grönområde, park
- Ny natur, land
- Utvecklad natur, land
- Befintlig natur, marin
- Gällande ÄÖP





Kontaktperson
Enheten för samhällsplanering
Hanna Tell
010-2241786
hanna.tell@lansstyrelsen.se

Helsingborgs kommun
stadsbyggnadsnamnden@helsingborg.se

Granskningsyttrande för ÖP2021 – översiktsplan för Helsingborgs stad

Er beteckning: 96/2019

Redogörelse för ärendet

Helsingborgs kommun har översänt förslag till ÖP2021 – översiktsplan för Helsingborgs stad, här fortsatt hänvisad till som ÖP2021, till Länsstyrelsen för granskning enligt 3 kap. 7§ plan- och bygglagen (SFS 2010:900, här hänvisad till som PBL).

Kommunen anger att ÖP2021 fungerar som ett paraply som inkluderar utvecklingsinriktningen för hela kommunen samt de övergripande dragen i Helsingborgs planering av mark- och vattenområden. Det är främst avsnittet *Utvecklingsinriktning* som gäller för hela Helsingborgs stad, dvs centralorten, övriga tätorter och landsbygd. ÖP2021 pekar inte ut markanvändning för hela kommunens yta utan följande befintliga ändringar och tillägg fortsätter alla gälla; *Stadsplan 2017*, *FÖP H+*, *FÖP Gantofta*, *ÄÖP Allerum-Hjälmslöv* samt *Tillägg för vindkraft*. Tillägget för vindkraft behandlas i viss utsträckning i ÖP2021. Förhållandet mellan ÖP2021 och de olika ändringarna/tilläggen beskrivs i avsnitt *1.3 Aktuella översiktsplaner*.

Av planhandlingarna framgår att huvuddelen av utbyggnaden i kommunen är tänkt att ske i centralorten Helsingborg, Rydebäck, Ödåkra och Påarp där efterfrågan är som störst. Utbyggnad föreslås även i övriga stationsorter för att främja hållbara resor och skapa ett bättre underlag för service. ÖP2021 har en planeringshorisont fram till år 2050. Bortsett för verksamhetsområden där tidshorisonten endast sträcker sig till år 2035.



Aktuella lagrum

Under utställningstiden ska länsstyrelsen enligt 3 kap.16 § PBL avge ett granskningsyttrande över planförslaget. Av yttrandet ska det framgå om:

- Förslaget inte tillgodoser ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken (MB)
- förslaget kan medverka till att en miljökvalitetsnorm (MKN) enligt 5. kap MB inte följs,
- redovisningen av områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen inte är förenlig med 7 kap. 18 e § första stycket MB (strandskyddsområde),
- sådana frågor rörande användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt, och
- en bebyggelse eller ett byggnadsverk blir olämpligt med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Granskningsyttrandet ska i enlighet med bestämmelserna i PBL redovisas tillsammans med översiktsplanen. Om länsstyrelsen inte har godtagit planen i en viss del, ska detta anmärkas i planen.

Länsstyrelsens samlade bedömning

Handlingarna visar på en hög ambition att levandegöra hela kommunen, till exempel genom de resonemang som finns om service i tätorterna. Kommunen tar ett helhetsgrepp kring utvecklingen av t.ex. ny sammanhållen bostadsbebyggelse och synliggör väl att ett ökat bostadsbyggande också medför ökade krav på bl.a. grönytor, ytor för dagvattenhantering och ökad offentlig service. ÖP2021 lyfter relevanta utmaningar kring bl.a. vattenhantering och kulturmiljö och synliggör dessa genomgående i hela planen. Länsstyrelsen ser också positivt på hur kommunen i ÖP2021 fångar upp erfarenheter och synpunkter från kommunens invånare, både vuxna och barn genom medskick till efterföljande planering.

ÖP2021 redovisar höga ambitioner att hushålla med marken. Länsstyrelsen konstaterar däremot att en relativt lång planperiod, i kombination med att kommunen inför granskningen tagit bort prioriteringsordningen för utbyggnad av bostäder, samt sänkt tätheten för sammanhållen bostadsbebyggelse i ett antal orter, kan göra det svårare att motivera vilken bostadsutbyggnad som utgör ett väsentligt samhällsintresse. Gällande nya verksamhetsområden bekräftar Länsstyrelsen det arbete kommunen gjort med en fördjupad behovsanalys, vilket bland annat resulterat i att färre områden pekats ut. Vidare är det positivt att kommunen satt behov och lokalisering i ett regionalt sammanhang. Samtidigt framgår av avsnittet



Konsekvenser att det pekats ut större ytor än vad det finns behov av. Länsstyrelsen betonar vikten av den prioritetsordning kommunen hänvisar till.

Länsstyrelsen synpunkter fokuserar framförallt på den mark- och vattenanvändning som föreslås i ÖP2021. Länsstyrelsens övergripande ställningstaganden avseende skyldighet att lämna synpunkter enligt 3 kap.16 § PBL anges här i punktform.

- Länsstyrelsens bedömning är att riksintresse för högexploaterad kust kvarstår att hantera vid efterföljande planläggning gällande föreslagen utveckling i Domsten.
- Länsstyrelsens bedömning gällande riksintresse för kulturmiljövården är att:
 - det inte går att utesluta påtaglig skada på *Rosendal – Kropp [M8]* vid Tostarp (5721), Hyllinge (5733) och Väla (5712).
 - påverkan på *Kulla Gunnstarp – Allerum [M79]* vid Domsten (6030) kvarstår att hantera i efterföljande planläggning.
 - påverkan på *Rååns dalgång [M10]* vid Vallåkra (6057 och 6058) kvarstår att hantera i efterföljande planläggning.
- Länsstyrelsens bedömning är att frågan om riksintresse *Pålsjö-Domsten N44* kvarstår tillgodoses kvarstår i kommande prövningar vid Domsten.
- Länsstyrelsens bedömning är att riksintresse för kommunikationer kvarstår att följa upp i kommande prövningar. Detta gäller särskilt för:
 - utbyggnadsområden för bostäder i anslutning till järnvägar och vägar (Kattarp, Hasslarp, Ödåkra, Mörarp, Påarp och Rydebäck)
 - utbyggnad av verksamhetsområden i anslutning till riksintresse för väg
- Länsstyrelsen menar att frågan om påverkan om MKN vatten blir särskilt viktig att följa upp vid efterföljande planläggning av verksamhetsområden.

Länsstyrelsens synpunkter

Riksintressen

Planering i eller i anslutning till ett riksintresse måste ske med utgångspunkt i de värden som riksintresset representerar. Riksintressena och deras värdebeskrivning anger förutsättningarna för vad som är möjligt att göra på platsen. Översiktsplanen ska ge översiktlig vägledning för efterkommande beslut och tillståndsprövning och ange hur riksintressena ska tillgodoses, dvs hur den mark- och vattenanvändning som föreslås kan genomföras utan påtaglig skada på riksintresset värden som kan finnas på en specifik, geografisk plats. Länsstyrelsen menar att förutsättningar och påverkan för delar av föreslagna utbyggnadsområden inte är tillräckligt djupgående, för att kunna ta ställning till hur riksintressena ska tillgodoses. Beskrivningen och



eventuella åtgärder för att minska eventuell negativ påverkan på berörda riksintressen av föreslagen markanvändning kan därför behöva förtydligas i kommande prövningar.

Länsstyrelsen vill i sammanhanget påminna om att det är de utpekade värdena som utgör ett riksintresse, inte dess avgränsning. Det innebär att även åtgärder utanför ett område utpekat som riksintresse kan påverka riksintressevärdena negativt.

Utöver de ovan nämnda synpunkterna som gäller för samtliga berörda riksintresse lämnas här några områdesspecifika kommentarer;

Riksintresse för högexploaterad kust (4 kap. 4§ MB)

Länsstyrelsen ser positivt på kommunens ställningstagande om att det är angeläget att de obebyggda delarna av kustzonen bevaras med hänsyn till dess natur- och kulturmiljövärden. Såväl föreslagen markanvändning som vägledning för dessa områden i ÖP2021 bekräftar detta ställningstagande.

Samtidigt konstaterar Länsstyrelsen att utbyggnad föreslås i kustzonen i anslutning till befintliga orter. Om kommunen menar att utpekade utbyggnadsområden i Domsten, Hittarp-Laröd och Rydebäck bedöms omfattas av undantagsregeln i 4 kap. 1 § andra stycket MB behöver detta tydligt framgå av antagandehandlingen tillsammans med tillhörande motivering. Länsstyrelsen menar att föreslagna utbyggnadsområden i Rydebäck och Laröd skulle kunna betraktas som tätortutveckling utifrån miljöbalkens mening. Länsstyrelsen saknar utifrån vad som presenteras i ÖP2021 en tydligare motivering till att utbyggnaden Domsten faller inom ramen för detta. Länsstyrelsen konstaterar t.ex. att Domsten idag inte tycks ha grundläggande samhällsservice. Där undantagsregeln för tätortutveckling inte är tillämplig måste kommunen visa att föreslagen utbyggnad inte riskerar att påtagligt skada de samlade natur- och kulturvärdena inom kustlandskapet.

- Sammantaget bedömer Länsstyrelsen att riksintresse för högexploaterad kust kvarstår att hantera vid efterföljande planläggning gällande föreslagen utveckling i Domsten.

Riksintresse för yrkesfisket (3 kap. 5§)

Länsstyrelsen upplyser kommunen om att det är Havs- och vattenmyndigheten (HaV) som ansvarar för att peka ut riksintresseområde för yrkesfisket. För information beslutade HaV 2019-12-10 om reviderade riksintresseanspråk för yrkesfisket.



Riksintresse för naturvården (3 kap. 6§ MB)

Utbyggnad i Domsten (6030) berörs av riksintresse *Pålsjö-Domsten N44*. Av riksintressets värdebeskrivning framgår bl.a. att förutsättning för bevarande är fortsatt jordbruk med åkerbruk, naturvårdsinriktad betesdrift och skötsel av landskapselement. Vidare att riksintressets värden kan påverkas negativt bl.a. av minskad eller upphörd jordbruks/betesdrift, bebyggelse och vägdragningar. Även om det t.ex. framgår av ÖP2021 att kommunen begränsar ortens utbyggnad i öster för att värna Landborgens framtoning i landskapet menar Länsstyrelsen att ÖP2021 inte ger tillräcklig vägledning inför efterföljande planläggning, för hur den markanvändning som föreslås kan genomföras utan att riksintressets värden påverkas negativt. Länsstyrelsens bedömning är att frågan om riksintresse *Pålsjö-Domsten N44* tillgodoses kvarstår att hantera i kommande prövningar.

Riksintresse för kulturmiljövården (3 kap. 6§ MB)

Föreslagna verksamhetsområden vid Tostarp, Väla och Hyllinge berörs av riksintresse *Rosendal - Kropp [M8]*. I ÖP2021 konstateras att slottslandskapet och Kropps by kan komma att påverkas negativt av utbyggnaden i Tostarp. I den kommande planeringen ska därför noggrann avvägning göras kring placering, avgränsning och utformning för att undvika negativ påverkan på riksintresset. Länsstyrelsen instämmer i kommunens bedömning att det finns risk för att utbyggnaderna vid Tostarp (5721) kan komma att påverka riksintresset negativt. Det gäller även de andra två verksamhetsområdena som föreslås norr om riksintresset, det ena i närheten av Väla (5712) och det andra nära Hyllinge (5733). Planerade utbyggnadsområden ligger utanför riksintresseområdet men kan komma att påverka riksintressevärdena. Det gäller t.ex. påverkan på siktlinjer och därmed upplevelsen av de utpekade riksintressevärdena i landskapet negativt. Länsstyrelsen konstaterar att ÖP2021 inte beskriver hur de ställningstaganden som anges för värden i Kropps by ska tillvaratas, vilket planen gör för andra riksintressen igenom exempelvis planskydd eller områdesbestämmelser. Länsstyrelsens bedömning är att det inte går att utesluta påtaglig skada på riksintresset.

Föreslagna utbyggnad i Domsten (6030) berörs av riksintresse *Kulla Gunnarstorp - Allerum [M7]*. De ställningstaganden kommunen gjort om varsam kompletterande bebyggelse, ytterligare planskydd och områdesbestämmelser är positivt och är en del i att skydda riksintressets värden. I ÖP2021 framgår dock inte vilka specifika värden i riksintresset som kan komma att påverkas av utbyggnaden av orten. Länsstyrelsen konstaterar att de föreslagna utbyggnadsområdena för sammanhängande bostadsbebyggelse ligger i det öppna beteslandskapet som är en del av riksintresseområdets uttryck och som möter orten Domsten i öster. I riksintressebeskrivningens uttryck lyfts det väl hävdade och av stordrift präglade odlingslandskapet fram. Länsstyrelsen menar att föreslagna utbyggnadsområden



innebär att denna utpekade betes- och odlingsmark tas i anspråk för ny bebyggelse. I efterföljande detaljplaneläggning blir det viktigt att konkretisera vilken anpassning som krävs för att de utpekade värdena i riksintresset inte påtagligt skadas. Länsstyrelsen gör bedömningen att storleken och utbredningen av utpekat utbyggnadsområde i sig innebär en gräns för den bebyggelse som denna plats kan tåla utifrån ett riksintresseperspektiv.

Utbyggnadsområden för bostäder och ny mångfunktionell bebyggelse som pekas ut i Vallåkra berörs av riksintresse *Rååns dalgång* [M10]. I ÖP2021 anges att riksintresset kan komma att påverkas. Det framgår dock inte vilka utpekade värden i riksintresseområdet som kan komma att påverkas och på vilket sätt det kan påverkas. Länsstyrelsen menar att kommunen i efterföljande planarbete behöver klargöra vilka värden i riksintresset som kan komma att påverkas och att anpassningar görs så att riksintressets värden inte påverkas negativt av föreslagen utbyggnad.

- Sammantaget konstaterar Länsstyrelsen gällande riksintresse för kulturmiljövården att:
 - det inte går att utesluta påtaglig skada på *Rosendal – Kropp* [M8] vid Tostarp (5721), Hyllinge (5733) och Väla (5712).
 - påverkan på *Kulla Gunnstarp – Allerum* [M79] vid Domsten (6030) kvarstår att hantera i efterföljande planläggning.
 - påverkan på *Rååns dalgång* [M10] vid Vallåkra (6057 och 6058) kvarstår att hantera i efterföljande planläggning.

Riksintresse anläggningar för kommunikationer (3 kap. 8§ MB)

ÖP2021 berörs av riksintresse för *Skånebanan, Väst kustbanan, Rååbanan, väg E4 och väg E6*. I ÖP2021 anges att kommunen ska ta hänsyn till utpekade järnvägs- och vägsträckningarna vid förändring och exploatering i deras närområde för att säkerställa riksintresse för kommunikationer, vilket Länsstyrelsen ser positivt på. Kommunen gör bedömningen att ÖP2021 sammantaget ger liten risk för skada på de funktioner som pekas ut för riksintressanta järnvägar och vägar. Länsstyrelsen kan av ÖP2021 inte tydligt utläsa motiveringen till hur kommunen gjort den bedömningen. För att ny bebyggelse inte ska försämra förutsättningarna för person- eller godstrafiken eller göra anspråk på själva anläggningen behöver ny bebyggelse lokaliseras och utformas med hänsyn till bland annat drift- och underhållsåtgärder, behov av klimatanpassningsåtgärder, buller, vibrationer och risk i förhållande till transport av farligt gods.

Länsstyrelsen konstaterar vidare att hänvisning till avsnittet för *Riksintresse kommunikationer* för järnväg och väg inte görs i den specifika vägledningen för



samtliga områden som berörs av riksintresse för kommunikation. Det gäller t.ex. nya verksamhetsområden i anslutning till väg E6.

- Sammantaget konstaterar Länsstyrelsen att riksintresse för kommunikationer kvarstår att följa upp i kommande prövningar. Detta gäller särskilt för:
 - utbyggnadsområden för bostäder i anslutning till järnvägar och vägar (Kattarp, Hasslarp, Ödåkra, Mörarp, Påarp och Rydebäck)
 - utbyggnad av verksamhetsområden i anslutning till riksintresse för väg

Risk för översvämning, ras, skred och erosion

Risk för översvämning och erosion längs kusten

Länsstyrelsen konstaterar att markanvändningskartan inte redovisar nya utbyggnadsområden i anslutning till områden med risk för översvämning och erosion längs kusten. Den vägledning som kommunen redovisar är däremot tillämplig vid förhandsbesked och bygglov utanför planlagt område. Frågan kommer också bli särskilt viktig att följa upp inom de områden som idag omfattas av Stadsplan för Helsingborg och FÖP H+.

Länsstyrelsen menar att vägledningen i ÖP2021 är öppen för tolkning då den i avsnittet *Utvecklingsinriktning* (som gäller för hela kommunen) hänvisar till dimensionerade tillfälliga havsnivåer som bebyggelsen ska anpassas till. Medan avsnittet Kommunala hänsynsområden, (som gäller för de delar som berörs av föreslagen markanvändning i ÖP2021) hänvisar till marknivåer där ny bebyggelse ska undvikas.

Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning om att det inte är lämpligt att bebygga markområden som är belägna lägre än + 3 meter över havet. Precis som riktlinjerna i ÖP2021 antyder, om lämplighetsprövning för ny bebyggelse upp till + 5 meter över havet, finns det risk för översvämning och naturolyckor inom kustnära områden som är belägna över + 3 meter över havet. Eftersom havsnivåerna kommer fortsätta stiga även efter år 2100 är det enligt Länsstyrelsens uppfattning viktigt att ta höjd för högre havsnivåer och längre tidsperspektiv än år 2100 när ny bebyggelse planeras. Under 2019 har IPCC också tagit fram scenarier för stigande medelvattennivå fram till år 2300. Länsstyrelsen menar att ny sammanhållen bebyggelse, riskobjekt och samhällsviktig verksamhet bör lokaliseras till områden som inte hotas av översvämning vid nivåer som motsvarar högsta nivå för sjöar, vattendrag och hav. Länsstyrelsen ser därför att det kan bli aktuellt att pröva kommande detaljplaner avseende om marknivån + 3 m är en tillräcklig nivå för ny bebyggelse.



Under 2021 pågår Länsstyrelsens arbete med att ta fram riskhanteringsplaner (inom ramen för översvämningdirektivet). Arbetet har pågått parallellt med kommunens arbete med ÖP2021 och Länsstyrelsen samverkar med Helsingborgs kommun gällande riskhanteringsplanen för Helsingborg och dess förslag på åtgärder. För närvarande diskuteras + 3,5 meter respektive + 4 meter över havet för samhällsviktiga anläggningar, då dessa beräknas omfattas av tidsperspektivet 2100 som är gränsen för riskhanteringsplanen.

Av ÖP2021 framgår att ny permanent bebyggelse ska undvikas inom befintliga bebyggelseområden som ligger lägre än + 3 meter över havet. Länsstyrelsen framhåller vikten av att kommunen använder möjligheten att upphäva detaljplaner i de områden där det finns outnyttjade byggrätter inom risk för översvämning och erosion.

I ÖP2021 redovisas behovsområden för erosion, dvs områden som behöver framtida erosionsskydd vid en havsnivåhöjning på 1 meter. Av ÖP 2021 framgår vidare att kommunen menar att det är för tidigt att peka ut vilket markanspråk som kommer att krävas, då det är för tidigt att göra sådana ställningstaganden. Det framgår däremot att kommunen under år 2020 påbörjat arbetet med att ta fram en ny handlingsplan för klimatanpassning, där avsikten är att det ska presenteras mer konkreta lösningar gällande vilka markanspråk som krävs för att skydda befintlig bebyggelse. Länsstyrelsen menar att skyddsåtgärder mot översvämning och erosion behöver vara preciserade, effektbeskrivna och genomförbara för att markens lämplighet för bebyggelse ska kunna säkerställas. Innan det är klarlagt vilka kustskyddsåtgärder som är genomförbara kan Länsstyrelsen inte anse att det lämpligt att planera för ny bebyggelse inom områden som är beroende av kustskydd.

Miljö kvalitetsnormer (MKN)

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen menar att ÖP2021, med beskrivningar av påverkan, ställningstaganden och områdesspecifika riktlinjer ger goda förutsättningar i arbetet med att förbättra vattenkvaliteten kopplat till fysisk planering. Som framgår i avsnittet *Konsekvenser* kan det trots områdesspecifika riktlinjer finnas risk för påverkan på MKN vatten vid utbyggnadsområden, både för verksamheter och bostäder. Det framgår också att kommunen bedömer att de utbyggnadsområden som riskerar att ge störst negativ påverkan på MKN vatten är Norra och Södra Ekeberga samt Vasatorp verksamhetsområde. Länsstyrelsen menar att frågan om påverkan om MKN vatten blir särskilt viktig att följa upp vid efterföljande planläggning av verksamhetsområden.



Länsstyrelsen konstaterar att MKN för havsmiljön (enligt havsmiljöförordning 2010:1341) inte hanteras i planförslaget. Länsstyrelsen konstaterar vidare att Vattenmyndigheternas förslag till *Åtgärdsprogram för vatten gällande åren 2021-2027* inte beaktas i ÖP2021, varför detta behöver följas upp i kommande prövningar.

Hälsa och säkerhet

Länsstyrelsen bekräftar kommunens bedömning att hantering av buller och möjligheten att skapa goda boendemiljöer kommer bli en stor utmaning framåt. Samt att markföreningar kan innebära utmaningar för att genomföra planen. Områden som nämns specifikt är Påarp, Rydebäck och Laröd. Länsstyrelsen konstaterar också att risker relaterat till transport av farligt gods behöver hanteras i efterföljande prövningar. Det är positivt att dessa aspekter för flertalet utbyggnadsområden för sammanhållen bostadsbebyggelse och ny mångfunktionell bebyggelse tas upp i den specifika vägledningen för respektive område.

Strandskydd

Som framgår av ÖP2040 ligger delar av nytt utbyggnadsområde för bostäder i sydvästra Vallåkra (6058) inom 100 meter strandskydd på västra sidan av ett vattendrag. Vattendraget har, i detta läge, endast strandskydd på sin västra sida då området öster om vattendraget är bebyggt och strandskyddet är upphävt där. Länsstyrelsen delar inte kommunens beskrivning av att strandskyddet endast delvis uppfyller strandskyddets syften.

Länsstyrelsen påminner fortsatt om att strandskydd inträder när en äldre detaljplan upphävs eller ersätts av en ny detaljplan (7 kap. 18 g § MB och 10 a § i lag om införande av MB). Därför måste en prövning mot strandskyddsbestämmelserna göras. Länsstyrelsen delar inte kommunens bedömning att strandskydd inte inträder i sydöstra Mörarp (6042). Länsstyrelsen menar också att strandskyddet kan inträda vid ny planläggning i sydöstra Ödåkra (område 6050). Inträde av strandskydd kvarstår att hantera vid ny detaljplaneläggning.

Statlig havsplanering

Statliga havsplaner kommer tillsammans med kommunala översiktsplaner att vara vägledande för prövning av ärenden enligt förordning (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden. Prövning av ärenden inom havsplaneområdet kräver därför att hänsyn tas till båda planerna. Användningen Befintlig natur - marin inom havsområdet tolkar Länsstyrelsen som att kommunen inte ställer sig bakom någon ny användning med undantag av en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Användningen är förenlig med Havs- och vattenmyndighetens förslag till havsplan som lämnades till regeringen i december 2019.



Remisshantering

Länsstyrelsen har i aktuellt ärende hört följande myndigheter. Detta granskningsyttrande tar endast upp frågor kopplade till Länsstyrelsens uppgifter enligt 3 kap.16 § PBL. Därför har endast myndigheternas synpunkter medtagits i de fall de handlat om dessa, vilket i så fall anges.

- Energimyndigheten (avstår yttrande)
- Försvarsmakten (avstår yttrande)
- Havs- och vattenmyndigheten (synpunkter inkommit)
- Luftfartsverket (ingen erinran)
- Post- och telestyrelsen (synpunkter inkommit – ej gällande 3 kap. 16 § PBL)
- Skogsstyrelsen (synpunkter inkommit – ej gällande 3 kap. 16 § PBL)
- Statens geotekniska institut (synpunkter inkommit)
- Svenska kraftnät (ej inkommit)
- Trafikverket (synpunkter inkommit)

Beslutande

Detta yttrande har beslutats av samhällsbyggnadsdirektör Peter Cavala. I den slutliga handläggningen har länsarkitekt och enhetschef Hanne Romanus deltagit. Planhandläggare Hanna Tell har varit föredragande.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Så här hanterar Länsstyrelsen personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa finns på www.lansstyrelsen.se/dataskydd.