

# 6

## Konsekvenser

Detta kapitel beskriver konsekvenserna av att översiktsplanen genomförs. Konsekvensbeskrivningen har ett brett hållbarhetsperspektiv utifrån social, ekonomisk och miljömässig aspekt av hållbar utveckling.

- 
- 6.1 Inledning
  - 6.2 Avgränsningar
  - 6.3 Samlad konsekvensbeskrivning
  - 6.4 Uppföljning

## 6.1 Inledning och alternativ

Detta är en integrerad konsekvensbeskrivning, med sociala, ekonomiska och miljömässiga konsekvenser av att översiktsplanen genomförs. Jämförelsealternativen har valts för att göra tydligt vilka miljöhänsyn och andra hållbarhetshänsyn som tagits genom planarbetet.

### Konsekvensbeskrivningens funktion

Bestämmelserna om planering i plan- och bygglagen syftar till att, med hänsyn till den enskilda människans frihet, främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer. Konsekvensbeskrivningen visar hur översiktsplanen för Höörs kommun lever upp till detta.

Konsekvensbeskrivningen har därför en viktig funktion både för de förtroendevalda som ska besluta om innehållet, för de invånare och fastighetsägare som kan påverkas av förslaget och för de myndigheter som ska granska planen.

Översiktsplanen ska också miljöbedömas enligt miljöbalken, vilket medför särskilda regler om att redovisa miljökonsekvenser. Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas. Inom ramen för miljöbedömningen ska kommunen upprätta en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) där den betydande miljöpåverkan som planens genomförande kan antas medföra identifieras, beskrivs och bedöms. Planförslaget ska jämföras med rimliga alternativ.

I denna konsekvensbeskrivning behandlas alla typer av konsekvenser enligt de formella regler som gäller för miljöbedömning. Konsekvensbeskrivningen utgår därför från de nio hållbarhetsperspektiv som introducerades i strategikapitlet.

### Jämförelsealternativ

Konsekvensbeskrivningen utgår från fyra alternativ. Utöver planförslaget och ett nollalternativ redovisas gällande översiktsplan (Översiktsplan 2002 + planen för Ringsjöbandet) samt samrådsförslaget. Alla alternativ utom nollalternativet utgår från att det ska vara möjligt att bygga 50 bostäder/år. För den del av kommunen som omfattas av planen för Ringsjöbandet är skillnaderna små mellan planförslaget och gällande översiktsplan.

De största miljöaspekterna när översiktsplanen genomförs är ny bebyggelse och ny infrastruktur. Jämförelsen av alternativen tar därför utgångspunkt i vilka utbyggnadsområden och infrastrukturprojekt som föreslås (figur U6.1.1). Även åtgärder för landskapsvård och friluftsliv får miljöeffekter, men dessa är dels av mindre genomgripande karaktär, och dels mindre alternativskiljande. Dessa miljökonsekvenser beskrivs därför mer ytligt.

#### Om miljöbedömning

Miljöbedömning är en integrerad del av planarbetet och ingår i varje led av processen där behov analyseras, alternativ jämförs och lösningar föreslås. Konsekvensbeskrivningen är därför inte utformad som ett särskilt dokument, utan är integrerad i planen på så vis att merparten av konsekvenserna är beskrivna i andra delar av dokumentet. De avsnitt som syftar till att identifiera, beskriva och bedöma betydande miljöpåverkan är markerade i handlingarna med grön bakgrund likt detta stycke.

### Gällande översiktsplan

Utbyggnadsområdena i ÖP 2002 förväntades rymma nästan 2000 nya bostäder, en betydande reserv utöver behovet. Återstående utbyggnadsområden i Översiktsplan 2002 beräknas rymma ytterligare 1700 bostäder.

Planen för Ringsjöbandet antogs 2016 som en ändring av Översiktsplan 2002 och innebar en liten minskning av antalet nya bostäder jämfört med ÖP 2002.

### Samrådsförslaget

Samrådsförslaget 2012 hade i grunden stora likheter med Översiktsplan 2002 men pekade ut ytterligare utbyggnadsområden i Höör, i byar och på landet. Förslaget står i konflikt med framförallt natur och rekreationsintressen.

### Nollalternativ

Nollalternativet innebär att befintlig markanvändning i huvudsak fortsätter men att viss utveckling sker utan stöd i översiktsplanen. När det saknas vägledning i övergripande ställningstaganden får

projekten sämre förankring, sämre genomförandekraft och sämre koppling till långsiktiga mål.

### Utveckling enligt planförslaget

Översiktsplan 2002 innehåller stora utbyggnadsområden som inte har genomförts och delar av dem känns fortfarande avlägsna 15 år senare. Samrådsförslaget följde samma expansiva linje.

Det nu aktuella planförslaget bygger på en uppdaterad analys av behoven och av hållbar tätortsutveckling. Ett större fokus ligger på förtätning och omvandling av befintliga områden. Det innebär att utbyggnadsområdena inte täcker lika stora markområden som tidigare. Däremot har utbyggnadsområdena en genomtänkt avgränsning och inriktning till stöd för genomförandet.

Planförslaget anger förutsättningar för att Höörs kommun växer med ca 1400 nya bostäder. Av dessa planeras 1300 till tätorten Höör, varav 500 som omvandling av stationsnära verksamhetsområden. Dessutom bedöms ca 200 bostäder vara möjliga som förtätning av Höörs centrum.

	Gällande ÖP	Samrådsförslaget	Nollalternativet	Planförslaget
<b>Nya bostäder i Höör</b>	Omfattande utbyggnadsområden, delvis inaktuellt 1700 bost/380 ha	Omfattande utbyggnadsområden 1900 bost/430 ha	Planbesked och bygglov meddelas utan stöd i översiktsplanen.	Förtätning och stationsnära bostadsutbyggnad 1530 bost/170 ha
<b>Nya bostäder i byarna</b>	Mark- och planberedskap i byarna 140 bost/30 ha	Stora utredningsområden i byar och på landet 190 bost/200 ha	Planbesked och bygglov meddelas utan stöd i översiktsplanen.	Stationsnära bostäder i Tjörnarp Utbyggnad av planlagd mark + mindre kompletteringar i övriga byar. 45 bostäder/8 ha
<b>Ny mark för verksamheter</b>	Stor expansion av nord, knutet till ny trafikplats Mark i alla byar 150 ha	Stor expansion av nord, knutet till ny trafikplats Mark i alla byar 140 ha	Utbyggnad enligt gällande planer	Mark för behov som kan förutses Beredskap att analysera & hantera nya förutsättningar 85 ha
<b>Ny infrastruktur</b>	Nya förbifarter för väg 13 och 23 både väster och öster om Höör	Nya förbifarter för väg 13 och 23 både väster och öster om Höör	Trafikverket och Region Skåne bedömer behoven	Fokus på järnvägskapacitet & cykel Tung trafik leds öster om Ringsjön och Höörs tätort
<b>Natur och rekreation</b>	Viktigaste områdena finns i markanvändningskartan Underlagen är gamla	Viktigaste områdena finns i markanvändningskartan men i konflikt med exploateringsområden	Naturvårdsprogram och grönstrukturprogram som underlag för beslut, men strategier saknas	Natur, grönområden och vatten har samma status i markanvändningskartan som exploateringsområden

Figur U6.1.1. Presentation och jämförelse av alternativen

## 6.2 Avgränsningar

Avgränsning och beskrivning har utvecklats successivt under arbetet med översiktsplanen. Den färdiga planen har därför en bredare och mer genomarbetad konsekvensbeskrivning än vid samrådet. Detta avsnitt beskriver tematisk avgränsning, betydande miljöpåverkan och detaljeringsnivå.

### Nio hållbarhetsperspektiv

I kapitlet målbild och strategier analyseras Höörs kommun olika perspektiv på Hållbar utveckling. Resultatet är nio hållbarhetsperspektiv som väger samman nationella, regionala och lokala mål. Hållbarhetsperspektiven gör det möjligt att systematiskt bedöma och följa upp konsekvenserna av översiktsplanen och att identifiera målkonflikter. De nio hållbarhetsperspektiven utgör den tematiska avgränsningen av konsekvensanalysen:

1. Befolkningstillväxt
2. Integrerad kommun
3. Samspel och möten
4. Enkelt vardagsliv som främjar folkhälsa
5. Identitet
6. Miljöanpassat transportsystem
7. Hänsyn till hav, sjöar och vattendrag
8. Hushållning med mark- och vattenresurser
9. Skydd av natur-, kultur- och rekreationsvärden.

Det första perspektivet har sin tyngdpunkt i det ekonomiska perspektivet. Perspektiv 2-5 lägger fokus på sociala frågor och perspektiv 6-9 har fokus på ekologiska aspekter. Tillsammans fångar de nio perspektiven social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet.

### Betydande miljöpåverkan

En miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken ska identifiera, beskriva och bedöma betydande miljöpåverkan av att översiktsplanen genomförs.

Miljöaspekterna har under processen integrerats i planen så att genomförandet av den färdiga planen ska ge mindre negativa miljökonsekvenser än samrådsförslaget. Avgränsningen av betydande miljöpåverkan bygger på de förslag som varit aktuella under planarbetet som helhet.

Genomförandet av översiktsplanen med jämförelsealternativ kan antas medföra betydande miljöpåverkan i fråga om:

- exploatering av jordbruksmark (jämför hållbarhetsperspektiv 8)
- ökande transporter med konsekvenser i form av bland annat buller och klimatpåverkan (jämför hållbarhetsperspektiv 6)
- exploatering av områden som är viktiga för biologisk mångfald samt växt- och djurliv (jämför hållbarhetsperspektiv 9)
- påverkan på forn- och kulturlämningar (jämför hållbarhetsperspektiv 9)
- påverkan på Landskapsbild (jämför hållbarhetsperspektiv 9)
- påverkan på rekreations- och friluftsentressen (jämför hållbarhetsperspektiv 9)



## Detaljeringsnivå

Vissa frågor kan bättre bedömas i samband med detaljplan eller tillståndsprövning. De generella konsekvensbedömningarna till översiktsplanen ligger därför på en övergripande nivå.

Utöver de generella beskrivningarna i detta kapitel innehåller översiktsplanen mer detaljerade beskrivningar och bedömningar till föreslagna exploateringar. Det syftar till att skapa bra förutsättningar för uppstarten av kommande detaljplaner.

Höörs kommun kommer att beröras av två större infrastruktursatsningar där Trafikverket har huvudansvaret för miljöbedömningen, nämligen höghastighetsjärnväg och ny förbifart öster om Höör. Höörs kommun bedömer i denna översiktsplan konsekvenserna i den mån det är möjligt med hänsyn till utredningsläget.

För planerad vägförbifart öster om Höör finns en noggrannare men fortfarande översiktlig hållbarhetsbedömning i översiktsplanen. Syftet är att kun-

na jämföra de tre alternativ som Trafikverket har presenterat i sin åtgärdsvalsstudie och att bedöma vilket alternativ som bäst bidrar till en hållbar utveckling. Avsikten är även att Trafikverket ska kunna använda analysen som underlag för sin fortsatta planering och miljöbedömning.

När det gäller planeringen för höghastighetsjärnväg finns inte i dagsläget något underlag som visar vilken del av Höörs kommun som kan komma att beröras. Översiktsplanen innehåller därför ingen motsvarande bedömning för höghastighetsjärnväg. Däremot har Höörs kommun lämnat in synpunkter till Trafikverket på verkets tidiga utredningar. Höörs kommun förutsätter att Trafikverket i det fortsatta arbetet planerar för åtgärder som minimerar konsekvenserna – till exempel ekodukter och bullerskydd. Höörs kommun kommer under processen att särskilt bevaka hur naturens och landskapets värden och tillgänglighet kan upprätthållas på bästa sätt samt hur konsekvenserna för livsmiljöer för människor, djur och växter kan begränsas.



*Rena, välskötta och tilltalande vattenmiljöer främjar en hållbar utveckling såväl ekologiskt som ekonomiskt och socialt, foto Daniel Larsson*

## 6.3 Hållbarhetsperspektiv

Konsekvensbeskrivningen bygger på nio hållbarhetsperspektiv som fångar både ekonomiska, sociala och miljömässiga aspekter av hållbar utveckling. De nio perspektiven reflekterar nationella och regionala förväntningar på hållbar utveckling och väger in Höörs kommuns egna prioriteringar uttryckta i vision och inriktningsmål.

### Befolkningstillväxt

En befolkningstillväxt på ca 1 % är önskvärd över tid för att klara försörjningen av framtidens välfärd. Sambandet mellan nya bostäder och befolknings-tillväxt är inte linjärt men det är helt nödvändigt att takten i bostadsbyggandet ökar. Höörs kommun arbetar efter målet att det ska byggas i snitt 50 nya bostäder/år. För att människor ska välja att bo i Höörs kommun är det också nödvändigt att erbjuda attraktiva livsmiljöer. Även om många av kommuninvånarna väljer att pendla till arbete på annan ort måste det också finnas förutsättningar för sysselsättning i kommunen och det behövs en utveckling av nya arbetstillfällen.

### Bostadsbyggande

Översiktsplanen anger förutsättningar för knappt 1600 bostäder i nya utbyggnadsområden. Dessutom presenterar översiktsplanen möjligheter att förtäta centrala Höör med flerbostadshus. Det ger möjligheter för äldre att byta bostad så att barnfamiljer kan flytta in i befintliga bostadsområden. Planen anger också möjlighet för byarna att växa.

Hur många och vilken typ av bostäder som faktiskt byggs är till stor del beroende av internationella konjunkturer och nationell bostadspolitik. När vi målet om 50 bostäder/år blir det 900 bostäder till 2035. Planen innehåller alltså god marginal.

Idag bor i snitt 2,4 personer i varje bostad. Om denna siffra ligger still kommer befolkningen att öka med 2160 personer på samma tid. Samtidigt bidrar generationsväxling och permanentboende i tidigare fritidshus till ytterligare befolkningsökning.

Jämförelsealternativen pekar ut mark för en större bostadsutbyggnad. Historiken visar dock att sambandet mellan storleken på utbyggnadsområdena i översiktsplan och faktiskt byggande är svagt.

### Attraktiva livsmiljöer

Översiktsplanen innehåller strategier för att utveckla livsmiljöerna i småstaden Höör med starkare centrum, miljöer för vardagslivet och natur i staden. För byarna finns strategier för att utveckla mötesplatser och upplevelser. Investeringar i förskolor, skolor och cykelvägar är mer konkreta förslag som stärker livsmiljöerna.

Även jämförelsealternativen betonar vikten av attraktiva miljöer. De bygger dock på äldre analyser och är därför inte lika väl anpassade till dagens behov.

### Arbetstillfällen

Att stärka underlaget för kommersiell service är ett av syftena med strategierna för småstadens centrum. Översiktsplanen reserverar också mark för verksamheter, både för de behov som direkt kan förutses och för att ha en beredskap för nya förutsättningar. Inför förändringen av Grönlund/centrala industriområdet är det viktigt med en bra dialog med både fastighetsägare och verksamheter för att hitta lösningar som stärker näringslivet.

Jämförelsealternativen pekar ut större markreserver för verksamheter. Det saknas dock en närmare analys av vilken typ av verksamheter vi ska planera för och var det är lämpligt att lokalisera verksamheterna.



## Integrerad kommun

I en integrerad kommun korsar människor varandras stråk och delar vardagsliv med varandra. Avståndet mellan mig själv och "den andre" är inte avgrundsdybt eftersom vi ser varandra och har chans att mötas. Vare sig det gäller skillnader i demografi (ålder, kön, hushållstyper), socioekonomi (klass och resurser) eller etnicitet, finns det en närhet och en inblick i andras villkor, vilket bäddar för ömsesidig förståelse.

I en integrerad kommun vävs olika delar av livet samman. Boende, arbete, kultur och rekreation är inte separerade i olika zoner. Samhällsfunktioner är synliga på offentliga platser och bidrar till en ökad tillit. Det finns många sociala kontakter och relationer mellan människor och gentemot samhället.

Det ska också rent fysiskt finnas kopplingar mellan kommunens olika delar för den gående och cyklande människan och för kollektivresenären. Barriärer måste undvikas och bryggas över. Att behålla, förstärka och skapa sammanhängande gångstråk mellan områden, funktioner och bebyggelse är mycket viktigt. Att göra stråk intressanta och trevliga att använda, till exempel med hjälp av belysning och grönska, stärker stråkens sammanlänkande effekt.

## Blandade funktioner och bostadstyper

Översiktsplanen skiljer inte ut bostäder från andra funktioner i markanvändningskartan, utan anger mark för "stadsbygd". Det ger förutsättningar att integrera service, kontor etc inför genomförande. Frågan om vilka funktioner utöver bostäder det finns behov av måste bevakas löpande för att komma in i detaljplaneprocessen från början. Planen visar möjligheter att komplettera Höör med flerbostadshus och därmed nå en bättre balans i utbudet. Lokalt i bostadsområdet bidrar marklägenheter och radhus till mer blandade upplåtelseformer.

Jämförelsealternativen anger mark för bostäder, utan tydliga ställningstaganden om att integrera funktioner.



Väg 23 är en av de större barriärerna som löper genom Höörs kommun

## Samhällsfunktioner

Översiktsplanen innehåller en analys av vilken kommunal service vi behöver planera för och vilka platser som är lämpliga. För att dessa investeringar ska stärka småstaden och tilliten till det offentliga innehåller planen också strategier inför genomförandet.

Jämförelsealternativen bygger inte på någon analys av vilka samhällsfunktioner vi behöver planera för och ger inte heller någon vägledning för var de bör byggas.

## Barriärer

Tydliga barriärer idag är järnvägen, E22, väg 13 och väg 23. Planerad omledning av tung trafik från nuvarande väg 23 genom Höör och Ringsjösundet förväntas minska barrirärverkan. Samtidigt kommer en ny östlig förbifart att innebära en ny barriär. För att minimera barriäreffekterna är det nödvändigt att lokalisera förbifarten så långt från Höörs tätort som möjligt (figur U5.4.8, alternativ röd). Utformning av passager är också viktiga.

För att minska barriärverkan av trafiken genom Höör innehåller översiktsplanen vägledning om att bygga om vägarna 13 och 23 till stadsgator i samband med att den östliga förbifarten byggs.

Ny höghastighetsbana kan förväntas bli en ännu större barriär som riskerar att allvarligt skada människors rörelsefrihet och möjlighet att mötas. Eftersom Trafikverket inte presenterat möjliga järnvägskorridorer ännu är det inte möjligt att närmare bedöma konsekvenserna.

Jämförelsealternativen innehåller två vägförbifarter som skulle skapa allvarliga nya barriäreffekter. Den östliga förbifarten ligger enligt jämförelsealternativen genom Fogdarödsområdet och bostadsområdena Bokehäll-Bokeslund, Klevahill och Elisetorp.

## Samspel och möten

Kontakt med andra människor är ett grundläggande mänskligt behov. Vi behöver nära kontakter och goda personliga nätverk för en god hälsa och ett gott liv. Samtidigt behöver vi kontakt med människor utanför den närmaste kretsen men också ett sammanhang av människor vi känner igen. Det ger information, kunskap och impulser från andra grupper av människor än de närmaste. Det har betydelse för känslan av delaktighet. Det är människor, inte samhällsplanering, som skapar kontakter och möten. Utformning av gator, torg, parker och kvarter skapar dock förutsättningar som är mer eller mindre goda för möten och samspel.

Offentliga rum är viktiga arenor för social hållbarhet. Här sker både direkta och indirekta möten som minskar människors isolering och ensamhet. Mötesplatser bör vara flexibla och svara mot många olika behov så att de bjuder in olika människor och kan anpassas efter olika tidpunkter och årstider. Det måste finnas en variation av mötesplatser där alla oavsett kön, ålder och bakgrund, kan trivas.

De mest besökta platserna är ofta kopplade till människors vardag som skolgården, sporthallen, matbutiken eller busshållplatsen. Här träffas människor både för planerade och spontana möten, från olika socioekonomiska bakgrunder och områden. Genom att öka vistelsekvaliteterna i dessa miljöer och skapa trygga och säkra förbindelser mellan dem kan de spela en större roll i samhället.

Det sociala livet i ett område har också betydelse för människors upplevda trygghet, tillsammans med stadsrummets grad av överblickbarhet. Det bör finnas ögon i form av fönster och närvaro längs med stråk och platser, inga baksidor. Det bör finnas alternativa vägar, kontinuerliga och belysta stråk, orienterbarhet. Att det finns aktiviteter över dygnet samt goda resmöjligheter är viktigt.



Skateparken är en av de nya mötesplatserna i Höörs kommun.

## Offentliga rum och mötesplatser

Strategierna för centrum och byarna syftar till att stärka offentliga rum och mötesplatser. Det finns dock ett behov av mer konkret planering för att förstärka mötesplatser och offentliga rum, för att det ska finnas fönster längs viktiga stråk och platser, för att stråk ska vara belysta, sammanhängande och integrerade i gatustrukturen och för att platserna ska vara tydliga i det offentliga rummet.

Jämförelsealternativen har inte ett lika starkt fokus på mötesplatser.

## Enkelt vardagsliv som främjar folkhälsa

En god bebyggd miljö är organiserad så att det är enkelt att ta sig till och från jobb och skola, handla mat, umgås med vänner och släkt, hämta barn, motionera och delta i föreningsliv eller kulturaktiviteter. Människor är olika. Den fysiska miljön påverkar våra vardagsliv beroende på exempelvis ålder, kön, om vi använder rullstol eller hör dåligt. Det är viktigt att småstaden som helhet har en variation av verksamheter och platser för olika behov, och att olika behov prioriteras lika mycket.

Även om vi är olika så rör sig de flesta av oss mellan ett antal nödvändiga platser under ett vanligt vardagsdygn. Om dessa platser finns nära, gärna inom 10 minuters gångavstånd, blir vardagen enklare för alla. De flesta människor önskar sig närhet till livsmedelsbutik, skola och förskola liksom grönområden. Det är till stor del dessa vardagliga rörelser som formar stadslivet

Grönområden har stor betydelse i stadsmiljön, särskilt för barn och ungdomar och äldre som är beroende av den lokala miljön. Forskning visar att tillgång till bostadsnära natur har stor betydelse för människors hälsa. 300 meter är ett gränsvärde för hur långt personer är beredda att gå för att komma till ett natur- eller grönområde ofta.

Vi behöver också trygga och bekväma sätt att ta oss utanför den lokala miljön, till skolor, arbetsplatser och kultur. För en del människor är bilen det självklara valet, men bilägandet och bilåkandet är ojämnt fördelat. Generellt kör män längre sträckor, kvinnor kör för inköp och barnhämtning. Barn och ungdomar är beroende av vuxna för sitt bilåkande. Utveckling av cykelbanor och kollektivtrafik är därför centrala frågor.

## Nära till vardagens funktioner

I översiktsplanen lägger Höörs kommun stor vikt vid att stärka småstaden Höör som kärna i det flerkärniga Skåne. Det ger möjlighet att utveckla serviceutbudet i Höör och särskilt i centrum. Bostadsutbyggnaden planeras så att det ska vara enkelt att ta sig till centrum. Planen innehåller en särskild analys av var ny kommunal service bör placeras.



Viss service ska finnas även i byarna och det ska vara enkelt att ta sig mellan byarna och kärnan. Planen bidrar på så vis till att vardagens servicefunktioner finns enkelt tillgängliga för människor oberoende av livssituation.

Även jämförelsealternativen betonar vikten av att service ska finnas där människor bor.

### Grönområden i stadsmiljön

En annan viktig aspekt är att planen avgränsar grönområden som en del av den byggda miljön och tätortsnära natur i anslutning till både byarna och Höör. Planen bidrar alltså till att grönstruktur finns tillgänglig i människors vardag.

Jämförelsealternativen har inte lika tydligt avgränsat grönområden som en del av städer och byar. När det gäller mer generella ställningstaganden är dock inriktningen liknande i alla jämförda alternativ.

### Cykelbanor och kollektivtrafik

Översiktsplanen följer upp kommunens cykelplan där ett framtida huvudcykelnät är presenterat. Planeringen för strukturbildande cykelvägar längs statliga vägar utvecklas särskilt tillsammans med identifierade behov av korsningsåtgärder. Stationsnära byggande och högklassig kollektivtrafik är centrala delar av utvecklingsstrategin. Både cykelfrågor och kollektivtrafik behöver dock följas upp i mer konkret planering för småstaden Höör.

Jämförelsealternativen innehåller inte en lika konkret planering för cykeln. Däremot finns strategier om att utnyttja goda kollektivtrafiklägen och särskilt stationer även i jämförelsealternativen.

### Identitet

Begreppet identitet har flera betydelser i samband med fysisk planering. En betydelse handlar om karaktären hos en plats eller ett område och vad som är specifikt jämfört med andra platser och områden. Karaktären bedöms av professionella och är en viktig del av samhällsplanering. Det gäller både när helt nya områden planeras och när befintliga områden kompletteras. Viktiga frågor är vad som skapar karaktären och om karaktären ska följas, stärkas eller brytas.

En annan betydelse av identitetsbegreppet handlar om människors identitet, dvs. den självbild som en människa eller en grupp av människor har av vem man är. I den självbilden finns ofta en relation till miljö och plats. Det kan vara där man bor eller arbetar, men kan också samtidigt vara den plats där man växte upp. I denna innebörd av identitet finns kopplingar till begrepp som hemkänsla, tillhörighet och delaktighet liksom trivsel.

När den byggda miljön tillkommer under lång tid

bidrar den till ett historiskt djup, en berättelse om vår gemensamma livsmiljö, där årsring läggs till årsring i unika mönster. Eftersom människan är en meningsskapande varelse försöker vi se avsikter i miljön, meningen med husens utseende och torgets utformning, och varför miljön används på ett visst sätt.

Hur ett område upplevs och används, vilka förändringar som uppfattas positiva eller negativa är svåra att förutse. Därför är dialog i ett tidigt skede ett viktigt arbetsinstrument. En sådan dialog är också nödvändig för att uppfylla landskapskonventionens syfte om att se landskapet som en gemensam tillgång och ett gemensamt ansvar.

### Karaktär

Översiktsplanen tillämpar kunskap från kulturmiljöprogrammet och äldre kunskapsunderlag i vägledning för hänsyn till kulturmiljön. För centrala Höör finns en enkel karaktärsbeskrivning och vägledning för hur karaktären kan stärkas. Planen innehåller dock inte någon närmare vägledning för hur karaktären ska behandlas i utbyggnadsområdena och frågan kräver därför fördjupade ställningstaganden i fortsatt arbete. Genomförandet av enskilda projekt underlättas om ett arkitekturprogram tas fram på övergripande nivå.

För byarna finns vägledning om att placera ny bebyggelse med hänsyn till historiska spår och till karaktären i området. Vad det konkret betyder i varje fall är dock inte beskrivet, utom för områden som ingår i kulturmiljöprogrammet.

Jämförelsealternativen bygger på de äldre kunskapsunderlagen.

### Hemkänsla och delaktighet

Översiktsplanen innehåller beskrivningar som syftar till att göra befintliga kvaliteter och identitetsfaktorer synliga inför eventuella förändringar. Översiktsplanen skrapar dock bara på ytan, och helt avgörande för att genomförandet av planen ska bidra till hemkänsla och delaktighet är en löpande dialog inför förändringar. Det gäller både formella dialoger knutet till detaljplaner och informella dialoger som de kommunen har med barnen när lekplatser ska förnyas. Näringsliv och föreningar är viktiga dialogparter eftersom de är med och skapar aktiviteter och sysselsättning som i hög grad påverkar människors hemkänsla.

Även jämförelsealternativen beskriver kvaliteter i den befintliga byggda miljön, även om ordval och fokus är lite annorlunda. Småstaden som begrepp presenterades i samrådsförslaget, men har utvecklats och förstärkts till utställningen.

## Miljöanpassat transportsystem

Trafikens och infrastrukturens påverkan på miljötillståndet i Skåne är stor och transportererna är den största källan till utsläpp av växthusgaser. Transporterna står också för en stor del av hälsofarligt buller.

Samhällsplanering är ett av de viktigaste redskapen för att hantera utmaningen långsiktigt. Genom att samla nytillkommande bebyggelse till befintliga tätorter och goda kollektivtrafiklägen skapas en hållbar bebyggelsestruktur. Likaså är det viktigt att erbjuda god kollektivtrafik och en god infrastruktur för gång- och cykeltrafik. Då finns förutsättningar att bostadsutbyggnad inte genererar nya personbils- och godstransporter, utan i stället stärker kollektivtrafikutvecklingen.

Av rapporten Stationsnära läge framgår att Skånes befolkning skulle kunna fördubblas genom att förtäta i befintliga stationslägen. Sedan rapporten publicerades har Skåne fått flera nya stationslägen, varav ett i Tjörnarps i Höörs kommun.

## Hållbar bebyggelsestruktur

Utbyggnad i lägen med god kollektivtrafik är helt centralt för översiktsplanens utvecklingsstrategi. Mer konkret visar planen möjligheter att bygga fler än 1290 stationsnära bostäder i utpekade utbyggnadsområden (figurer U6.3.1 och U6.3.2). Därtill kommer möjligheten att förtäta centrala Höör med ca 200 bostäder. Strategierna om att stärka centrum underlättar för människor att leva utan bil.

Jämförelsealternativen innebär en mer utglesad bebyggelsestruktur som inte utgår lika tydligt från de stationsnära lägena.

## Infrastruktur för klimatsmarta transporter

### Järnväg

Översiktsplanen beskriver kunskapsläget när det gäller att åtgärda kapacitetsproblemen på järnvägen. Kommunen redovisar i planen både behovet av nya spår vid befintlig stambana och planeringen för höghastighetsjärnväg.

Jämförelsealternativen bygger på äldre analyser av både kapacitet och möjliga åtgärder.

### Cykling och gång

Översiktsplanen följer upp kommunens cykelplan där ett framtida huvudcykelnät är presenterat. Planeringen för strukturbildande cykelvägar längs statliga vägar utvecklas särskilt tillsammans med identifierade behov av korsningsåtgärder. Stationsnära byggande och högklassig kollektivtrafik är centrala delar av utvecklingsstrategin. Både cykelfrågor och kollektivtrafik behöver dock följas upp i mer konkret planering för småstaden Höör.

Jämförelsealternativen bygger på äldre analyser.

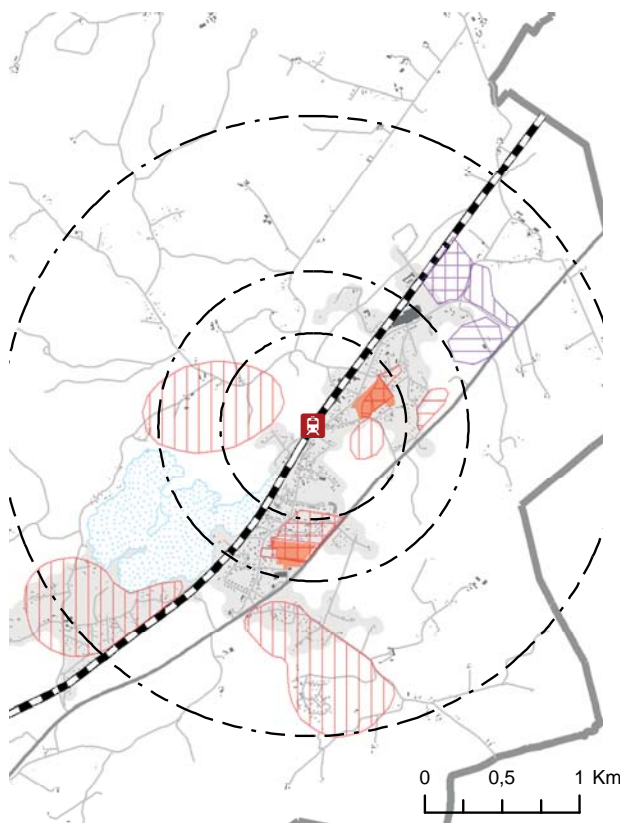
### Regionalt viktiga vägar

Det finns sedan länge en planering för att leda om transittrafiken som idag går genom Höör, till ett nytt vägval via E22. Åtgärden har flera mål, men en konsekvens blir att trafiken kan hålla en jämnare hastighet, vilket är positivt ur klimatsynpunkt. Samtidigt blir fossildrivna transporter mer attraktiva och riskerar att bidra till ökad klimatpåverkan.

Höörs kommun har tidigare i sin översiktsplanering reserverat mark för både en östlig förbifart enligt Vägverkets beslut från 1999 och för en tidigare studerad förbifart väster om Höörs tätort. Dessa två förbifarter finns med i jämförelsealternativen *Gällande ÖP* samt *Samrådsförslaget* (figur U6.3.3).

Den västliga förbifarten motiverades som en del av väg 13/109 Ystad-Höör-Helsingborg. Det befarades att den tunga trafiken skulle öka i hela sträckningen på grund av färjetrafiken till Ystad hamn.










Idag finns inget som tyder på att det kommer att finnas behov av en västlig förbifart, varken för att förbättra framkomligheten för långväga trafik eller för att avlasta väg 13 genom Höör. Trafikutvecklingen under de senaste 20 åren tyder på att väg 13 väster om Höör får en mindre framträdande funktion i det regionalt övergripande vägnätet. Trafiksiffrorna totalt sett har stabiliserats på en nivå under 4000 fordon/dygn, och den tunga trafiken minskar. Godstransporterna via Ystad hamn har med all sannolikhet bidragit till de ökande siffrorna

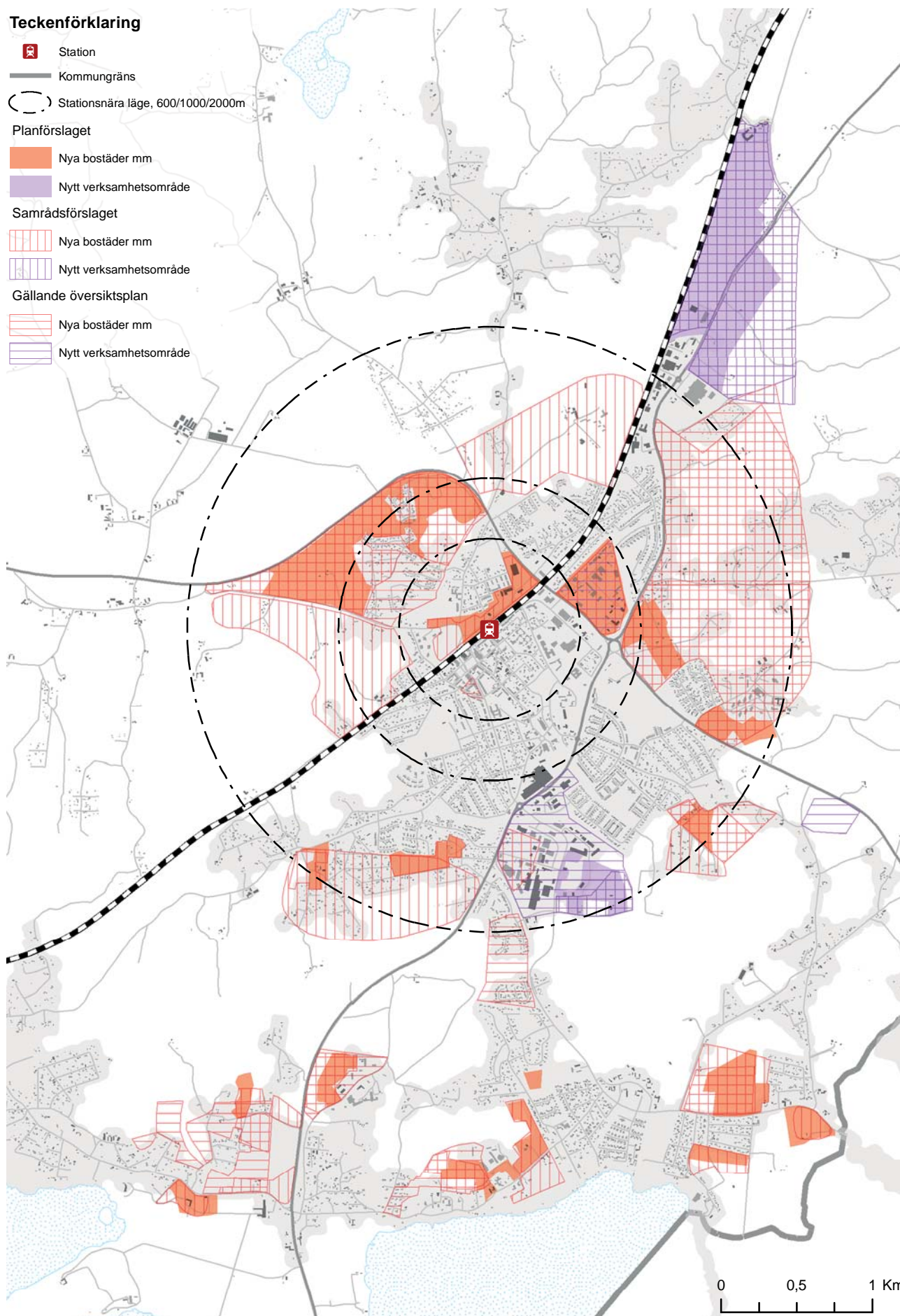


Figur U6.3.1. Stationsnära utbyggnad i Tjörnarps, föreslagna utbyggnadsområden för bostäder och verksamheter i nu aktuellt planförslag tillsammans med jämförelsealternativen. Teckenförklaring i figur U6.3.2



**Teckenförklaring**

-  Station
-  Kommungräns
-  Stationsnära läge, 600/1000/2000m
- Planförslaget**
-  Nya bostäder mm
-  Nytt verksamhetsområde
- Samrådsförslaget**
-  Nya bostäder mm
-  Nytt verksamhetsområde
- Gällande översiktsplan**
-  Nya bostäder mm
-  Nytt verksamhetsområde



Figur U6.3.2. Stationsnära utbyggnad i Höör, föreslagna utbyggnadsområden för bostäder och verksamheter i nu aktuellt planförslag tillsammans med jämförelsealternativen.

för lastbilstrafiken på väg 13 sydöst om Höör, men den tunga trafiken väljer andra stråk än att fortsätta på väg 13 vidare mot nordvästra Skåne. Det västliga vägreservatet finns därför inte med i nu aktuellt planförslag till ny översiktsplan.

Det finns många positiva konsekvenser av att släppa idén om en västlig förbifart. En av de viktigaste är att undvika en kostsam investering i infrastruktur för fossildrivna fordon som skulle motverka klimatmålen. Det innebär samtidigt ett större utrymme för satsningar på klimatsmarta transporter.

### Minskat buller och andra störningar

Järnvägen och de större vägarna står för stora bullerstörningar idag. Planerad omledning av transittrafik från nuvarande väg 23 genom Höör och Ringsjösundet förväntas minska bullerstörningarna något. Samtidigt kommer en ny östlig förbifart att innebära bullerstörningar i tidigare ostörda områden. För att minimera nya bullerstörningar är det viktigt att lokalisera förbifarten så långt från Höörs tätort som möjligt (figur U5.4.8, alternativ röd) och att arbeta aktivt med bullerskydd.

Ny höghastighetsbana kan förväntas leda till stora bullerstörningar oavsett var genom kommunen spåren byggs.

Ökning av buller, vibrationsstörningar och risker kommer dock att uppstå även längs befintlig stambana som en följd av ny höghastighetsbana. Det beror på att godstrafiken på befintlig stambana kan förväntas öka när kapacitet frigörs genom att snabbtågen flyttar till höghastighetsjärnvägen. Godståg står för mycket större störningar och risker än snabbtåg och problemen ökar alltså vid befintlig stambana utan att det byggs nya spår. Höörs kommun menar att ökade störningar och risker vid befintlig järnväg måste miljöbedömas och åtgärdas oberoende av var de nya spåren byggs, eftersom de

är en direkt följd av kapacitetsförstärkningen.

I samrådsförslaget (2012) nämndes ett framtida behov av fyra spår mellan Malmö och Hässleholm, och svåra tätortspassager kommenterades men inget ställningstagande presenterades. Gällande översiktsplan berör inte behovet av fler spår.

### Miljö kvalitetsnormer för buller

Höörs kommun bedömer att ny höghastighetsjärnväg och ny östlig förbifart kommer att vara de faktorer som tydligt förändras bullersituationen för människor i Höörs kommun. Kommunala gator står idag inte för några överskridande av bullerriktvärden enligt EU-förordningen (jämför avsnitt H5.2). Höörs kommun räknar med att Trafikverket arbetar för att minimera bullerstörningarna i sin fortsatta planering.

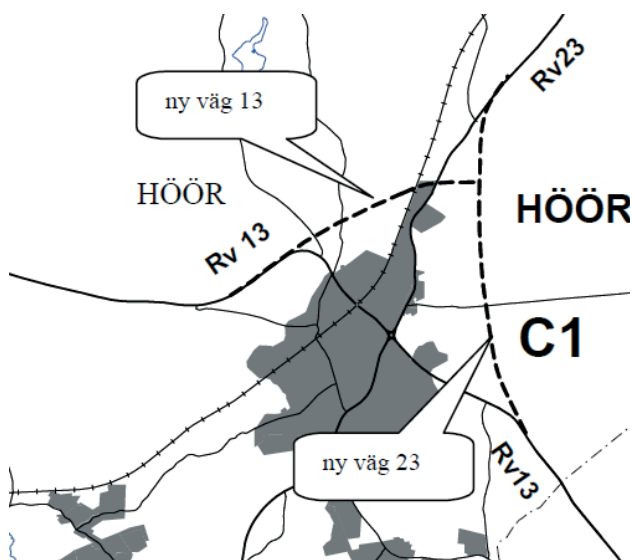
Jämförelsealternativens förslag till östlig förbifart förväntas medföra att fler människor blir bullerstörda än det alternativ som nu förordas av Höörs kommun.

### Trafiksäkerhet

Föreslagna cykelvägar skulle få stor positiv effekt på trafiksäkerheten. Översiktsplanen beskriver också förutsättningar att leda om transittrafiken på nuvarande väg 23 till nytt vägval öster om Ringsjön. Det ger goda förutsättningar att förbättra trafiksäkerheten på väg 23 för alla trafikanter.

För att öka trafiksäkerheten planerar Höörs kommun att bygga om vägarna 13 och 23 till stadsgator. Höörs kommun bedömer inte att en ny västlig förbifart skulle bidra till att minska den genomgående trafiken på Frostavallsvägen på något avgörande sätt eftersom den skulle innebära en så stor omväg runt Höör.

Jämförelsealternativen liknar planförslaget i frågor om trafiksäkerhet.



Figur U6.3.3. Västlig och östlig förbifart förbi Höör enligt översiktsplan 2002.



Trafikmiljö vid Nya torg i Höörs centrum.



## Hänsyn till hav, sjöar och vattendrag

Sjöar och vattendrag är viktiga resurser som vi måste värna. Kommande generationer ska också få möjlighet att njuta av inbjudande stränder för bad och rekreation, nyfångad fisk och vackra kultur- och naturmiljöer.

De största hoten är övergödning och föroreningar, men många vatten lider också av en miljöskuld från tidigare generationers vattenbruk. Vattenförvaltningen innehåller åtgärder för att nå miljömålen och klara miljökvalitetsnormer för vatten.

Översvämningsrisker är sedan länge en aspekt att ta med i beräkningen, men förstärks genom klimatförändringarna.

### Vattenkvalitet

Översiktsplanen avsätter mark för anläggande av våtmarker och meandring av vattendrag. Det är åtgärder för vattenkvalitet som samtidigt kan bidra till att bättre hantera ökande nederbörd i ett förändrat klimat.

Kommunen bygger ut VA-nätet så att ett stort antal enskilda avlopp kan avvecklas. På så vis skapas förutsättningar för att vi ska närma oss målen om god ekologisk status. Dagvattenpolicy anger riktlinjer för hur vi tar ansvar för avrinningen.

Kommunens planering för VA-utbyggnad är beslutad oberoende av översiktsplanen och är därför inte alternativskiljande.

### MKN för vatten

Underlag från vattenråd och vattenförvaltningen har använts för beskrivningen av förutsättningarna. Utbyggnaden av kommunalt VA-nät är positiv för vattenkvaliteten, liksom dagvattenpolicy. Utvecklingsområden för våtmarker och meandring av vattendrag som redovisas i markanvändningskartan kan förbättra ekologisk status.

Jämförelsealternativen pekar inte ut områden för våtmarksanläggning. Det bedöms vara den största skillnaden av betydelse för miljökvalitetsnormer.

### Översvämningsrisker

Föreslagna riktlinjer för att hantera frågor om bebyggelse inom riskområde för översvämning innebär att konflikter mellan vattnet och bebyggelsen undviks.

Föreslagna våtmarker kommer att minska risken för översvämning nedströms. Speciellt på de ställen där det finns stadsbygd och föreslagna utbyggnadsområden nedströms den föreslagna våtmarken kommer förslaget att bidra till att förebygga översvämningar. Vägledning för sjöar och vattendrag visar hur kommunen ska arbeta för att förebygga översvämningar bland annat genom att utveckla områdena närmast vattendragen för att mildra effekterna av översvämningar och genom att peka på att vattendragen ska fungera för klimatanpassning och utjämning av flöden.

Jämförelsealternativen pekar inte ut områden för våtmarksanläggning och de har inga tydliga ställningstaganden som gäller att mildra effekterna av översvämningar eller att arbeta med utjämning av flöden.



Våtmark vid Höörsån i norra Höör som fungerar för utjämning av flöden och sedimentering av näringsämnen samt minskar risken för översvämningar nedströms.

## Hushållning med mark- och vattenresurser

Jordbruksmark, skogsmark, vattenområden och grundvatten är naturresurser som levererar nödvändiga ekosystemtjänster. Livsmedel, rent vatten, råvaror och möjlighet till rekreation är några exempel. När befolkningen växer ökar trycket på dessa resurser och intressekonflikter kan uppstå.

Exploatering för ny bebyggelse och ny infrastruktur är oåterkalleliga ingrepp som lägger grunden för det samhälle vi lämnar till kommande generationer. Även om det är möjligt att riva ett hus så är det inte möjligt att återskapa den jordmån och det ekosystem som fanns före exploateringen. Beslut om ny markanvändning måste därför ske utifrån ett hushållningsperspektiv som sträcker sig långt utanför mandatperioder och avskrivningstider.

### Jordbruksmark och skog

#### Ny bebyggelse

Denna översiktsplan innebär att exploatering av jordbruksmark för tätortsutveckling kan begränsas genom att befintlig ort förtätas och omvandlas. Höörs tätort behöver trots det växa ytmässigt. Planen innehåller utbyggnadsområden för bostäder och verksamheter på totalt 280 hektar. 82 hektar av det är åkermark enligt fastighetskartan och 71 hektar är skog. Omvandling av befintlig hårdgjord stadsmiljö står för 28 hektar.

Även byar och bebyggelsegrupper på landsbygden behöver utvecklas. Mindre utbyggnadsområden

finns därför i Tjörnarp, Norra Rörum och Fogdarps station. Planen ger också vägledning för hur nybyggnad kan ske genom mindre kompletteringar, utan att peka ut särskilda platser. I vissa fall kommer det att innebära att jordbruksmark ianspråkats för bebyggelse. Höörs kommun bedömer att det får marginella effekter på jordbruksmarken som resurs så länge det sker inom befintliga strukturer och orter så som vägledningen anger.

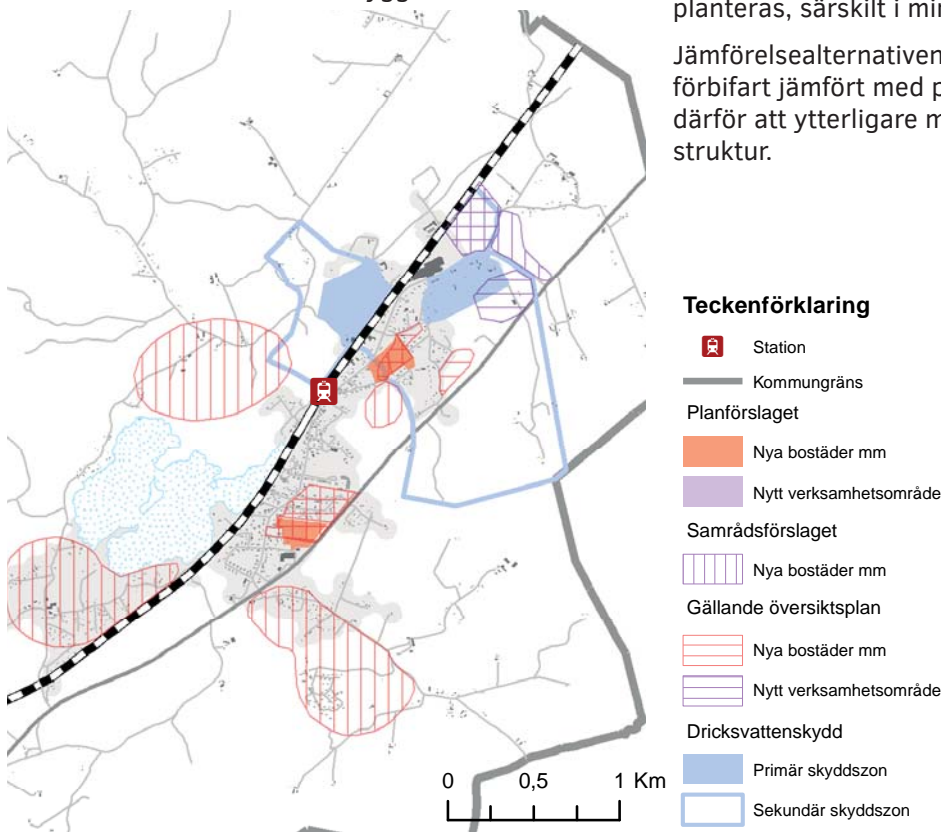
Markanvändningskartan innehåller också stora områden avsatta för jord- och skogsbruk.

Jämförelsealternativen innebär en avsevärt större exploatering av både jordbruksmark och skog. Båda alternativen innebär alltså en glesare bebyggelsestruktur som ökar transportbehoven och energiförbrukningen.

#### Ny infrastruktur

Höghastighetsjärnväg och vägförbifarter skulle innebära stora ingrepp i markområden som idag har betydelse för jordbruket och som skogsmark. Storskalig infrastruktur påverkar inte bara marken just där de byggs utan kan också förändra markområdenas funktion i stora områden genom att de bryter mot tidigare fastighetsstruktur. För jordbrukets skull kan det ha stor betydelse att delar av jordbruksmarken hamnar på "fel" sida av den nya järnvägen eller vägen. Även om Trafikverket och lantmäteriet strävar efter att skifta styckena så att de ska bli samlade innebär detta en stor omställning för den enskilda jordbrukaren. Det finns därför en risk att jordbruksmark tas ur drift och skogsplanteras, särskilt i mindre bördiga områden.

Jämförelsealternativen innehåller ytterligare en förbifart jämfört med planförslaget, och innebär därför att ytterligare mark ianspråkats för infrastruktur.



Figur U6.3.4. Utbyggnadsförslag i förhållande till vattenskyddsområde, Tjörnarp



### Ekosystemtjänster

Inför exploatering av jordbruksmark och skog är det viktigt att bedöma vilka ekosystemtjänster som påverkas i det enskilda fallet och bedöma hur de kan förstärkas, kompletteras eller ersättas.

### Grundvattenresurser

Översiktsplanen innehåller ett utbyggnadsområde som överlappar vattenskyddsområdet vid Blommeröd och i Tjörnarp. Tillstånd krävs för schaktning.

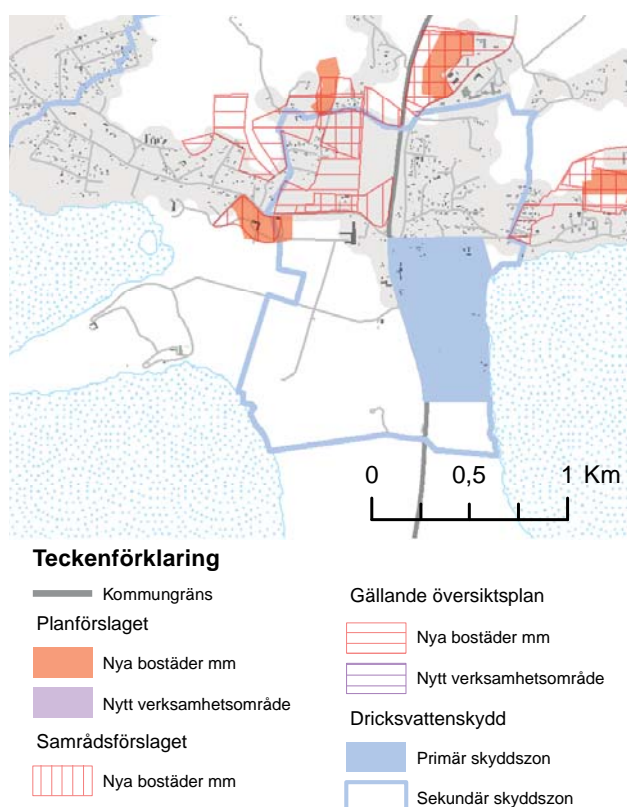
I Tjörnarp är området planlagt sedan tidigare, men för industriändamål. Nu är avsikten att området i stället ska bebyggas med bostäder (stadsbygd). Vilka hänsyn som är nödvändiga med avseende på dricksvattenskyddet får belysas närmare i samband med upprättande av ny detaljplan.

Jämförelsealternativen innehåller ytterligare ett utbyggnadsområde inom vattenskyddsområde. I Tjörnarp redovisas ett område för industri. Samrådsförslaget innehåller även ytterligare utbyggnadsområden för bostäder vid Orups vattentäkt.

### MKN för grundvatten

Översiktsplanen innehåller inga förslag som bedöms få direkt påverkan på grundvattenförekomsterna. Dagvattenhantering ska alltid ske ansvarsfullt så att inte grundvattnet tar skada.

Inte heller jämförelsealternativen bedöms påverka grundvattnet.



Figur U6.3.5. Utbyggnadsförslag i förhållande till vattenskyddsområden, Ormanäs och Orup

## Skydd av natur-, kultur- och rekreationsvärden

Skydd av landskapets natur- och kulturvärden bidrar till regional tillväxt och till att bibehålla Skåne som en attraktiv region att leva och verka i. Skåne är den region i Sverige som hyser flest växt- och djurarter. Här har också artantalet gått starkast tillbaka och flest arter dött ut.

Möjligheten till friluftsliv i vild natur är viktig för folkhälsan och därmed för en hållbar utveckling. Naturen i Höörs kommun lockar människor att flytta hit, men innebär också en tillgänglig dagsutflykt för boende i större städer. Rekreationsmiljöerna är också centrala för besöksnäringen.

Höörs kommunfullmäktige har antagit två program för bevarande av naturen. Grönstrukturprogrammet från 2007 innehåller en detaljerad inventering av Höörs tätort med Stanstorp och Sätöfta. Möjligheten till rekreation och tätortsnära natur är ett viktigt tema i programmet. Naturvårdsprogrammet från 2012 är mindre detaljerat men omfattar hela kommunen. Utöver att identifiera områden med höga naturvärden pekar det också ut större sammanhängande landskap som behöver ses i ett sammanhang.

Kommunen har också tagit fram kulturmiljöprogram för Höörs tätort samt för Norra Rörum och Tjörnarp med omgivning. För övriga delar av kommunen finns en bygnadsinventering från 1985 som i vissa fall kan fungera som underlag för vid provning av förändringar.

Grönstruktur-, naturvårds- och kulturmiljöprogrammen är viktiga utgångspunkter för bedömningarna i denna översiktsplan. Landskapets värden hotas av minskad lönsamhet för jordbrukare som får till följd att skötseln av artrika ängs- och betesmarker försämras eller försvinner. Exploatering för bebyggelse och infrastruktur innebär mer drastiska förändringar och kan radera hela landskap.

### Landskapets upplevelsekvaiteter

Vid förändringar av landskapet är det viktigt att bedöma landskapets upplevelsekvaiteter ur ett bredare perspektiv, och inte bara titta på särskilt utpekade naturvärden och kulturmiljöer. Detta bredare synsätt har särskilt stor betydelse inför nya stora infrastruktursatsningar. Planering av ett nytt bostadsområde kan avgränsas och detaljanpassas till befintliga värden, men det är inte möjligt på samma sätt när det gäller storskalig infrastruktur.

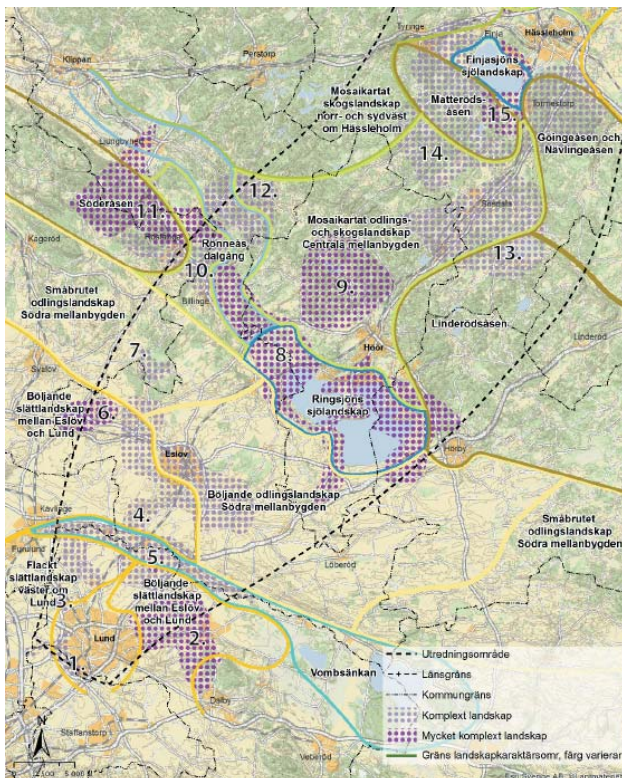
Genom denna översiktsplan gör Höörs kommun en ansats att fånga landskapets upplevelsekvaiteter ur ett bredare perspektiv. Översiktsplanen innehåller därför beskrivning och vägledning för stora opåverkade områden.

Jämförelsealternativen redovisade preliminära stora påverkade områden utan tillhörande beskrivningar. Samrådsförslaget hade dock motsvarande beskrivningar till så kallade "natur- och friluftsområden".

### Ny järnväg

I denna översiktsplan beskriver Höörs kommun översiktligt utredningsläget när det gäller planering för höghastighetsjärnväg. Trafikverkets utredningar har inte kommit så långt att det är möjligt att se vilka områden i kommunen som kan komma att beröras rent fysiskt. Det är dock uppenbart att en ny höghastighetsjärnväg genom kommunen kommer att få stora negativa konsekvenser för kommunens utveckling oavsett var i kommunen den dras. Järnvägen kommer att påverka känsliga och värdefulla natur- och kulturmiljöer och kommer att begränsa möjligheterna till friluftsliv. Framför allt skulle de områden som pekats ut i översiktsplanen som stora påverkade områden (MB3kap2§) riskera att förlora sitt värde, beroende på hur sträckningen för den tänkta höghastighetsjärnvägen dras. Barriäreffekterna som följer av det planerade ingreppet kommer att skada naturvärden, rekreativsmöjligheter, rationellt jordbruk och människors sociala liv.

Höörs kommun har granskat och lämnat synpunkter över åtgärdsvalsstudie med tillhörande landskapskaraktärsanalys (förhandskopia 2017-02-15, figur U6.3.6). Höörs kommun räknar med att de brister som då identifierades i analysen kommer att beaktas i det fortsatta utredningsarbetet.



Figur U6.3.6. Utredningsområdet för höghastighetsjärnväg med landskapskaraktärsanalys (Åtgärdsvalsstudie Höghastighetsjärnväg Jönköping-Malmö, Underlagsrapport Landskapskaraktärsanalys, Förhandskopia 2017-02-15, Trafikverket)

### Nya förbifarter

Även när det gäller ny östlig förbifart i det övergripande vägnätet är Trafikverkets utredning i ett tidigt skede. Åtgärdsvalsstudien har dock resulterat i tre principiella sträckningsalternativ, och Höörs kommun har miljöbedömt dem ur översiktligt perspektiv. Kommunens slutsats är att både alternativ grön och alternativ röd ger tydligt negativa effekter på skydd av landskapets värden. Alternativ grön ger mest negativa konsekvenser trots att alternativ röd är längre och därmed berör ett större område. Anledningen till det är att alternativ grön oundvikligen går rakt igenom områden med mycket höga naturvärden, samt kultur- och rekreativsvärden. Vid en samlad bedömning utifrån nio hållbarhetsperspektiv förordar Höörs kommun alternativ röd (jämför avsnitt U5.4 med figur U5.4.8).

Höörs kommun har tidigare i sin översiktsplanering reserverat mark för både östlig och västlig förbifart runt Höör. Dessa två förbifarter finns med i jämförelsealternativen Gällande ÖP samt Samrådsförslaget (figur U.6.3.3). Den tidigare utpekade östliga förbifarten liknar alternativ grön i nu aktuell ÅVS. Jämförelsealternativen innebar alltså större negativ påverkan på skyddsvärda landskap än planförslaget.

Den tidigare studerade västliga förbifarten finns inte med i detta planförslag. Det innebär att vi undviker ett nytt ingrepp i landskapet och att skyddsvärda områden kan bevaras.

### Naturvård

#### Bevarande

Stora områden i markanvändningskartan avsätts som naturområden eller grönområden i tätort. Naturvårdsprogrammet och grönstrukturprogrammet har varit utgångspunkten för urval och avgränsning men för varje område har en avvägning skett mellan naturvårdsintresset och andra intressen. På landsbygden har till exempel områden med höga värden i vissa fall betecknats "jord- och skogsbruk" i markanvändningskartan. I tätorten har avgränsningen av områdena anpassats till kända förutsättningar när det gäller planläge. För sådana områden innehåller översiktsplanen en generell vägledning om att höga naturvärden enligt dessa båda program ska beaktas inför eventuella förändringar av markanvändningen.

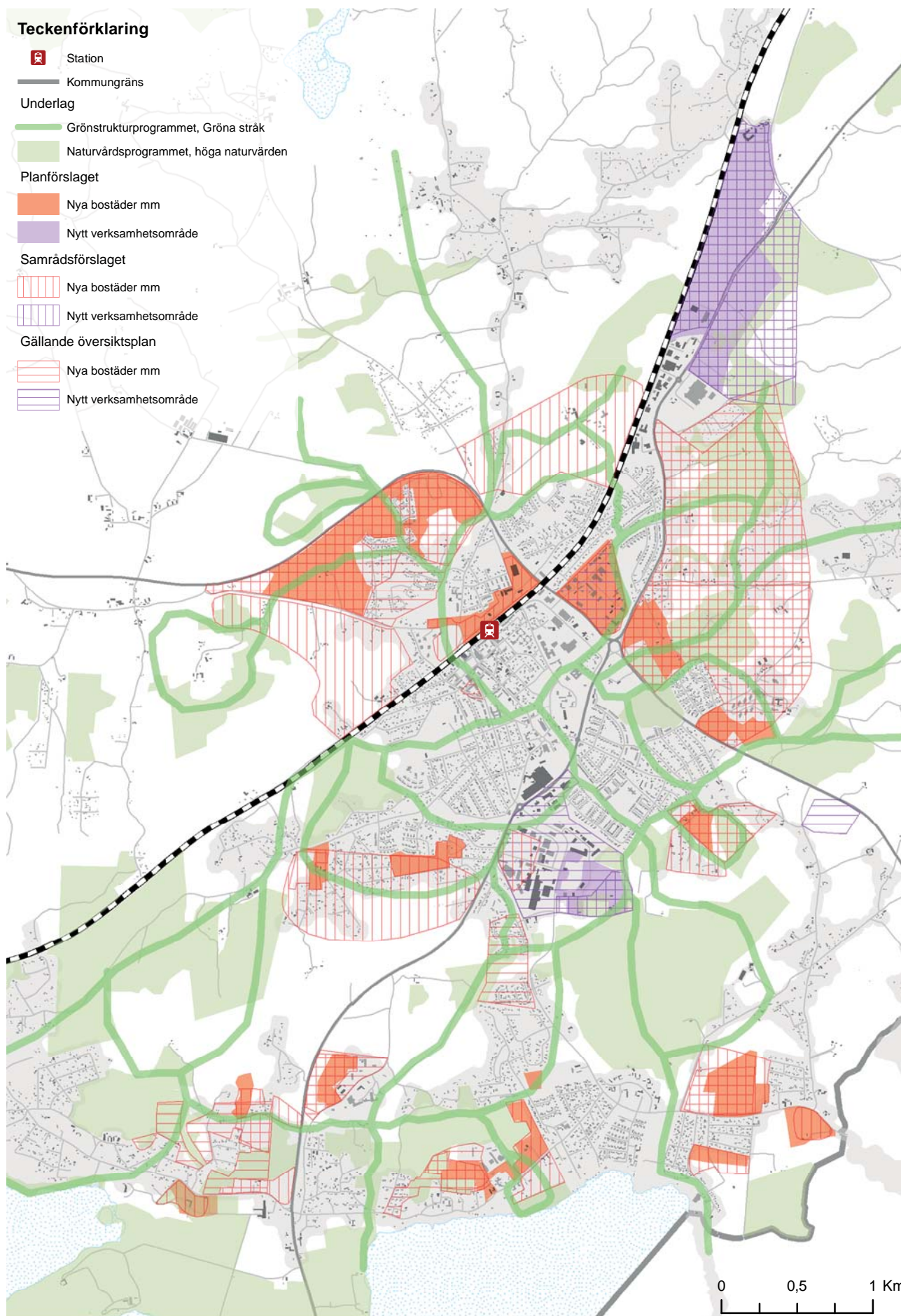
Även sjöar och vattendrag markeras särskilt med vägledning inför förändringar.

Jämförelsealternativen innehåller också ställningstaganden för naturvärden. De syns dock inte i markanvändningskartan, utan bara i generella riktlinjer.

#### Exploatering och naturvärden

Det kommunövergripande naturvårdsprogrammet har använts för den övergripande miljöbedömningen av utbyggnadsområdena (figur U2.3.1). Plane-





Figur U6.3.7. Utbyggnadsförslag i förhållande till gröna stråk och naturvärden i Hörs tättort med omgivningar.

rad utbyggnad för bostäder vid Höör överlappar då höga naturvärden vid Blommeröd och Ringsjöhöjden. Dessa konflikter har tidigare uppmärksammats och miljöbedömts genom planen för Ringsjöbandet.

För verksamhetsområdena finns överlappningar med höga naturvärden vid nord och syd. Hänsyn ska tas till naturvärdena i fortsatt planering. För redan planlagda områdena är detta redan säkerställt i detaljplan.

Till beskrivningen av utbyggnadsområdena finns kartor som visar höga naturvärden enligt den detaljerade inventeringen till grönstrukturprogrammet (figurer U2.3.4 - U2.3.18). Det tydliggör behovet av hänsyn till naturvärden inför detaljplanering, både vid ovan nämnda områden och för naturvärden som inte syns i naturvårdsprogrammets övergripande kartering.

Gröna rekreativa stråk måste säkerställas genom eller förbi utbyggnadsområdena i samband med kommande exploatering vid bland annat Ringsjöhöjden, Västra Stationsområdet, Höör Väster, Grönalund och Eka.

Jämförelsealternativen innehåller förslag till exploatering som överlappar naturvärden även vid Höör öster, Gyldenpris, Sätern, Sätostaskolan väster, Tjörnarps kyrkby, Norra Rörum och Snogeröd. I dessa fall har kommunen under arbetet med översiktsplanen och som ett led i miljöbedömningen anpassat förslaget så att det inte längre kommer i konflikt med höga naturvärden.

#### *Områden av riksintresse för naturvård*

Utbyggnadsområdet vid Karl Johans väg överlappar område av riksintresse för naturvärden. Höör-sandsten som går i dagen är motivet för utpekandet. Utbyggnaden bedöms inte ha någon nämnvärd betydelse för de utpekade naturvärdena.

Jämförelsealternativen överlappar även område av riksintresse för naturvärden vid Tjörnarps och Snogeröd. Det gäller dock inte det nu aktuella planförslaget.

#### *Skyddad natur*

Översiktsplanen innehåller inga utbyggnadsområden för bostäder eller verksamheter inom strandskydd eller natur som är skyddad på annat sätt. Det gör dock ett av jämförelsealternativen (samrådsförslaget 2012). Utbyggnad presenterades då i strandskyddade områden vid Ringsjön, Tjörnarpsjön, Korsarödssjön och bäcken vid Norra Rörum. I det nu aktuella planförslaget har utbyggnadsområdena anpassats till strandskyddets gräns.

### **Kulturmiljövård**

För centrala Höör finns generell vägledning i planen för hur förtätning kan ske med hänsyn till kulturmiljön. Översiktsplanen innehåller även områdesvis

vägledning för områden med höga kulturmiljövärden enligt kulturmiljöprogrammet. Vägledningen är formulerad i första hand för att fungera vid förändringar av befintlig bebyggelse och innehåller inte specifika ställningstaganden om hur förtätning och helt ny bebyggelse ska samspela med miljön. Områdesbeskrivningarna kan ändå utgöra utgångspunkt för en framtida diskussion om hur kulturmiljövärden kan skyddas vid olika typer av förändringar.

Jämförelsealternativen innehåller generell vägledning med utgångspunkt ifrån äldre underlag.

#### *Områden av riksintresse för kulturmiljövård*

Exploateringen för bostäder vid Blommeröd överlappar område av riksintresse för kulturmiljön. Efter samråd om detaljplan är länsstyrelsen och kommunen överens om att genomförandet av detaljplanen inte bedöms påtagligt skada riksintressant kulturmiljö. Även utvecklingsområdet för Ormanäs reningsverk överlappar område av riksintresse för kulturmiljövärden, men bedöms inte skada kulturmiljön.

### **Rekreation och friluftsliv**

Översiktsplanen har stort fokus på möjligheterna att utveckla förutsättningarna för rekreation och friluftsliv. Angöringspunkter för friluftslivet och utveckling av nya vandringsleder är exempel på det. Tillsammans med strategierna för friluftsliv bedömer Höörs kommun att detta bidrar till att skydda områden för friluftslivet. Grunden för friluftslivet är dock de naturområden och grönområden som är utpekade i markanvändningskartan.

Markanvändningskartorna till jämförelsealternativen innehåller stora områden för friluftsliv och turism. Dessa ytor överlappade dock utbyggnadsområden, vilket medförde otydlighet. I nu aktuellt planförslag finns inga överlappningar i markanvändningskartan. De tidigare områdena för friluftsliv är nu till övervägande del naturområden eller grönområden.

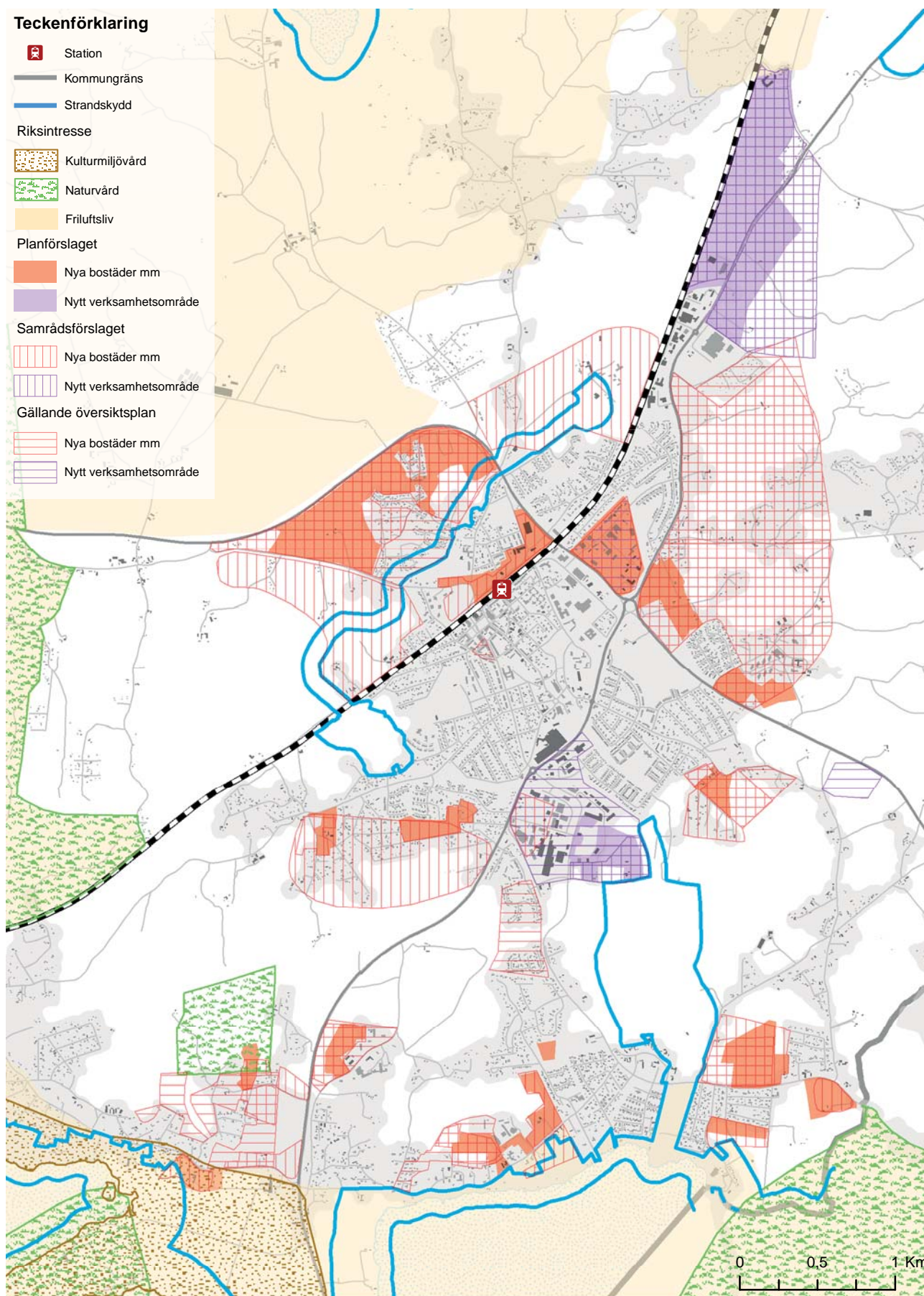
#### *Område av riksintresse för friluftsliv*

Naturvårdsverket har beslutat om en utökning av området av riksintresse för friluftslivet parallellt med Höörs kommuns översiktsplanearbete. Den nya avgränsningen gäller inte bara Frostavallen, utan även Ringsjön med angränsande områden. Höörs kommun bejakar friluftslivsintresset.

Tre förändringsområden i översiktsplanen överlappar område av riksintresse för friluftslivet. Vid Jägersbo camping behöver frågan belysas närmare i samband med strandskyddsprövning och planläggning. Samma sak gäller för reningsverkets utvecklingsområde vid Ormanäs.

Utbyggnadsområdet Ljungstorp söder överlappar marginellt. Riksintressets värden kan där tas tillvara genom gångstråk utmed stengärdesgårdar och genom kilar mellan ny bebyggelse (jämför planen för Ringsjöbandet).





Figur U6.3.8. Utbyggnadsområden enligt planförslaget och jämförelsealternativen tillsammans med områden av riksintresse enligt miljöbalken 3 kap 6 §. Utbyggnadsområden vid Höör överlappar områden av riksintresse vid Blommeröd (kulturmiljövård samt friluftsliv), Karl Johans väg (naturvård), Jägersbo camping (friluftsliv). Marginell överlappning även vid Ljungstorp söder (friluftsliv). Även utvecklingsområde för Ormanäs reningsverk överlappar områden av riksintresse för kulturmiljö och friluftsliv. I övriga delar av kommunen finns inte längre några konflikter mellan områden av riksintresse och utbyggnadsområden.

## 6.4 Uppföljning

Översiktsplanen behöver följas upp regelbundet. Uppföljningen handlar både om hur översiktsplanen tillämpas i kommunens verksamhet och om övervakning av miljökonsekvenser. Viss typ av uppföljning ska ske varje år och annan uppföljning sker en gång per mandatperiod. De nio hållbarhetsperspektiven är grunden för all uppföljning. Betydande miljöpåverkan ska följas upp särskilt.

### Typer av uppföljning

#### Årlig uppföljning

Varje år sammanställs bostadsläget genom ett särskilt PM i samband med årsredovisningen. Den nya översiktsplanen ska följas upp på liknande sätt, samordnat med befintliga processer. Den årliga uppföljningen ska vara av enklare karaktär och ha fokus på centrala nyckeltal och aktuella frågor.

En viktig del av det årliga arbetet är att initiera uppdrag som stöder översiktsplanens mål med utgångspunkt i aktuella iakttagelser. För att nå målbilderna om Småstad i storstadsregion, Byar i utveckling, Tillgänglig natur med höga kvaliteter och Hållbara transporter krävs att översiktsplanen gör avtryck i verksamhetsplanering och budget.

#### Löpande verksamhet

Tillämpningen av översiktsplanen i kommunens löpande verksamhet innebär att övergripande inriktningar omsätts i mer praktisk planering. De nio uppföljningsperspektiven ska bli en naturlig del i beredningen av planbesked och planuppdrag för nya detaljplaner, och även vid miljöbedömning av planer om det blir aktuellt. På det sättet kan erfarenheter och bedömningar från det löpande planarbetet sammanställas utifrån liknande kriterier.

#### Varje mandatperiod

Varje mandatperiod ska kommunfullmäktige pröva om översiktsplanen är aktuell i förhållande till förutsättningar, behov, mål för hållbar utveckling mm. Uppföljning av hur översiktsplanen har tillämpats

och genomförts är en naturlig del av prövningen. Denna uppföljning bör omfatta alla de nio hållbarhetsperspektiven och innehålla bedömningar i alla frågor. Årliga uppföljningar och erfarenheter från löpande verksamhet är självklara underlag för bedömningarna, men det finns också anledning att dra nytta av tillståndsärenden, nyckeltal och erfarenheter från andra myndigheter.

### Befolkningstillväxt

Nyckeltal att följa upp varje år:

- Antal färdigställda bostäder per år, fördelat på småhus och flerbostadshus. Även fördelat utifrån markområdestyp i ÖP, med särskilt fokus på bebyggelsegrupper på landsbygd
- Planlagd mark för verksamheter som kommunen äger (Ha).

### Integrerad kommun

Inga lämpliga nyckeltal har identifierats. Uppföljningen baseras i stället på bedömningar kopplat till de specifika projekt som genomförts.

Åtgärd för bättre uppföljning:

- Utveckla förvaltningens processer för att löpande fånga upp vilka funktioner utöver bostäder som behöver tillgodoses vid utvecklingen av orterna.



## Samspel och möten

Inga lämpliga nyckeltal har identifierats. Uppföljningen ska beskriva utvecklingen av befintliga och nya offentliga rum och mötesplatser i småstaden Höör och i byarna, med särskild uppmärksamhet på de platser som kommunen har ett ansvar för.

## Enkelt vardagsliv som främjar folkhälsa

Nyckeltal att följa upp varje år:

- Antal färdigställda bostäder i centrala Höör.

I övrigt ska uppföljningen beskriva hur tillgängligheten till vardagens funktioner (livsmedelsbutik, skola, förskola och grönområden) förändras i småstaden Höör och i byarna. Utvecklingen av cykelbanor och kollektivtrafik är viktiga delar i tillgängligheten.

## Identitet

Inga lämpliga nyckeltal har identifierats. Uppföljningen ska beskriva hur kommunen har tagit hänsyn till karaktären i den befintliga miljön vid utvecklingen av platser och områden, med utgångspunkt i befintliga kunskapsunderlag och professionella bedömningar. Uppföljningen ska också beskriva hur människors hemkänsla och delaktighet har främjats genom dialog och medverkan.

Åtgärd för bättre uppföljning:

- Framtagande av ett arkitekturprogram.

## Miljöanpassat transportsystem

Nyckeltal att följa upp varje år:

- Antal färdigställda bostäder inom 1000 respektive 2000 m från stationerna.

Nyckeltal att följa upp varje mandatperiod:

- Antal fordonsrörelser och andel tung trafik på regionalt viktiga vägar (Trafikverkets mätningar) och kommunalt vägnät (kommunens egna mätningar).
- Omgivningsbuller vid järnväg och större väg (Trafikverkets bullerkartläggning inför åtgärdsprogram, nästa program tas 2019)

I övrigt ska uppföljningen beskriva vilka satsningar som görs i utvecklingen av cykelvägnät, regionalt viktiga vägar och trafiksäkerhet i kommunen.

## Hänsyn till hav, sjöar och vattendrag

Nyckeltal att följa upp varje mandatperiod:

- Statusbedömningar för vattenförekomster (Vattenmyndigheterna)

I övrigt ska uppföljningen beskriva åtgärder och kunskapsutveckling kopplade till dagvatten, VA och översvämningssrisker.

## Hushållning med mark- och vattenresurser

Nyckeltal att följa upp varje år:

- Befintlig marktyp i områden som berörs av nya planuppdrag och planbesked, enligt indelningen i lantmäteriets fastighetskarta (Ha).

I övrigt ska uppföljningen beskriva hur större infrastrukturprojekt förväntas påverka markhushållningen, med utgångspunkt i aktuellt utredningsläge från Trafikverket.

Åtgärder för bättre uppföljning:

Utveckling av arbetsformer för att uppmärksamma och ta hänsyn till ekosystemtjänster.

## Skydd av natur-, kultur- och rekreativvärden

Inga lämpliga nyckeltal har identifierats. Uppföljningen ska beskriva hur skyddsvärda och skyddade områden förväntas påverkas av aktuella exploaterings- och utvecklingsprojekt. Både positiva och negativa effekter ska uppmärksammas. Skyddade områden, riksintressen och områden som är utpekade i kommunala planer och program ska uppmärksammas särskilt.

# Källförteckning

Källorna redovisas kapitel för kapitel i kronologisk ordning, med det nyaste först.

## U.1. Målbild och strategier

### Underlag från Höörs kommun

Strukturplan för Malmölund regionen 2035 (Godkänd i Höörs kommunfullmäktige 2017)

Vision 2025 och inriktningsmål för mandatperioden 2014-2018 (KF 2015-06-17)

Cykelplan (2013)

Trafikstrategi och trafikplan (2012)

### Underlag från Länsstyrelsen

Skånska åtgärder för miljömålen (2016:16)

### Underlag från övriga statliga myndigheter

Regeringens hemsida (regeringen.se)

Miljömålportalen (miljomal.se)

Folkhälsomyndighetens hemsida:

<https://www.folkhalsomyndigheten.se/motes-plats-social-hallbarhet/social-hallbarhet/>

Budgetpropositionen för 2016 (Prop 2015/16:1)

Boverket – översiktsplanering

Vision för Sverige 2025, Boverket (sverige2025.boverket.se)

### Underlag från Region Skåne

Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2016

Byggstart Skåne, Byggstart av höghastighetsjärnväg i Skåne (2016)

Planera för människor. Social hållbarhet kopplad till fysisk planering (2016)

Omvärldsanalys Region Skåne 2016

Trafikförsörjningsprogrammet (2016)

Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025

Det Öppna Skåne 2030, regional utvecklingsstrategi (2014)

### Övriga underlag

Globala målen: <http://www.globalamalen.se>

Undersökningar av levnadsvillkor (ULF), SCB

Strukturplan för Malmölund regionen, gemensam målbild 2035 (2016)

## U.2. Småstad i storstadsregion

### Underlag från Höörs kommun

Plan för Ringsjöbandet (2016)

Naturvårdsprogrammet (2012)

Kulturmiljöprogram 2012 (2012)

Grönstrukturprogram för Höörs tätort med Stans-torp och Sätöfta (2007)

Höörs centrum, Trafikutredning (2003, Scandiaconsult)

### Underlag från Länsstyrelsen

Stationsnära läge (2010, tillsammans med Region Skåne och Trafikverket)

Kulturmiljöprogram för Skåne (2008)

### Underlag från övriga statliga myndigheter

Naturskyddsföreningen, Den glesa staden, 2006,

### Underlag från Region Skåne

Tågstrategiskt underlag för perioden 2020-2050 (2017)

Planera för människor. Social hållbarhet kopplad till fysisk planering (2016)

Planera för nya stationssamhällen (2016)

Planera för människor - Social hållbarhet kopplad till fysisk planering (2016)

Livskraftiga orter som en effekt av ESS och Max IV (2012, FOJAB på uppdrag av Region Skåne)

Bytespunkten som mötesplats (2011)

Öresundsregionen i ögonhöjd (2010, Gehl Architects på uppdrag av region Skåne)

### Övriga underlag

Social konsekvensanalys, Göteborgs stad (2011)

Stationsnaerhedspolitikken i hovedstadsområdet – baggrund och effekter (2002), Skov & Landskab på uppdrag av Plandivisionen i Hovedstadens Udviklingsråd

### U.3. Byar i utveckling

#### Underlag från Höörs kommun

Kulturmiljöprogram för Tjörnarps (2014)

Kulturmiljöprogram för Norra Rörum (2014)

Cykelplan (2013)

#### Underlag från Länsstyrelsen

Åkermarksgradering för gamla Malmöhus län och gamla Kristianstad län (kartdata).

### U.4. Tillgänglig natur med höga kvaliteter

#### Underlag från Höörs kommun

Naturvårdsprogram 2012 (2013)

Grönstrukturprogram för Höörs tätort med Stans-  
torp och Sätöfta (2007)

#### Övriga underlag

MittSkåne turism: <http://www.visitmittskane.se/>

Skåneleden: <http://www.skaneleden.se/>

### U.5. Hållbara transporter

#### Underlag från Höörs kommun

Strukturplan för Malmöregionen 2035 (God-  
känd i Höörs kommunfullmäktige 2017)

Gestaltningssprogram (2013)

Trafikstrategi (2012)

#### Underlag från övriga statliga myndigheter

Sverigeförhandlingen ([www.sverigeforhandlingen.se](http://www.sverigeforhandlingen.se))

Förslag till nationell plan för transportsystem  
2018-2029, Trafikverket

Åtgärdsvalsstudie Höghastighetsjärnväg Jönkö-  
ping - Malmö, Förhandskopia 2017-02-15 (Tra-  
fikverket) med underlagsrapporter Landskapska-  
raktärsanalys och Miljöbedömning

Åtgärdsvalsstudie Väg 13/23 Ekeröd-Hörby (2017,  
Ramböll på uppdrag av Trafikverket)

Byggstart Skåne. Avsiktsförklaring mellan Region  
Skåne och kommuner om kapaciteten på Södra stam-  
banan

Utbyggnad befintliga stambananor (Trafikverket 2016)

Inriktning för utbyggnad av väg 23 delen Gård-

stänga- Tjörnarps, Diskussionsunderlag juni 1997  
(Vägverket)

Arbetsplan för tätortsåtgärder väg 23, vägverket,  
2014-04-01

Stambanan.com: <http://stambanan.com/>

Vägtrafikflödestrafikkartan: <http://vtf.trafikverket.se/SeTrafikfloden>

#### Underlag från Region Skåne

Godsstrategi för Skåne (Region Skåne 2017)

Scenarioanalys för järnvägens utveckling i Skåne  
(2015, Sweco på uppdrag av Region Skåne)

Regional transportinfrastrukturplan för Skåne  
2014-2025

### U.6. Konsekvenser

#### Underlag från Höörs kommun

Kulturmiljöprogrammet (2013)

Översiktsplan för Höörs kommun 2012 samrådsför-  
slag

Naturvårdsprogram 2012 (2013)

Grönstrukturprogram för Höörs tätort med Stans-  
torp och Sätöfta (2007)

Översiktsplan 2002

#### Underlag från Länsstyrelsen

Stationsnära läge (2010, tillsammans med Region  
Skåne och Trafikverket)

#### Underlag från övriga statliga myndigheter

Åtgärdsvalsstudie Väg 13/23 Ekeröd-Hörby (2017,  
Ramböll på uppdrag av Trafikverket)

Nationell plan för transportsystemet 2014-2025,  
Trafikverket.

