



# Planprogram för Hällbo 17, Hällbo 27 m.fl.

Godkänt för samråd av kommunstyrelsen i Hörs kommun 2020-04-28



Hörs  
kommun



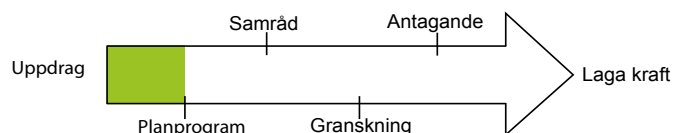
TENGBOM

## Läsanvisning

Detta är ett planprogram, det första steget i att ta fram nya detaljplaner för området.

Samråd om planprogrammet genomförs under maj 2020. Därefter sammanställs erfarenheterna från samrådet i en samrådsredogörelse. När kommunstyrelsen har godkänt planprogrammet kan arbetet med detaljplanerna starta. Flera detaljplaner kommer att tas fram med detta planprogram som grund.

För varje detaljplan genomförs sedan ett samråd och en granskning, två tillfällen då det blir möjlighet för berörda att lämna sina synpunkter. När detaljplanerna är klara ska de antas av kommunfullmäktige.



## Utredningar

Ett flertal utredningar har tagits fram som underlag för planarbetet:

- Rapport, Hällbo 17, översiktlig projekterings PM geoteknik. Upprättad 19-12-20, SWECO Civil AB.
- Rapport, Hällbo 17 Höör, Markteknisk undersökningsrapport, geoteknik (MUR/GEO). Upprättad 19-12-20, SWECO Malmö geoteknik.
- Hällbo 17 Miljö, översiktlig miljöteknisk undersökning. Upprättad 20-01-17, SWECO Environment
- Kulturmiljöutredning, Hällbo 17 m. fl., Höör. Upprättad Mars 2020. Tengbom.
- Trafikutredning kv. Hällbo 17 m.fl. i Höör. Upprättad 20-03-24, Ramböll Sweden AB
- Dagvatten- och skyfallsutredning för Hällbo 17. Upprättad 20-03-25, Ramböll Sweden AB

# Sammanfattning

Hällbo-området ligger centralt i Höör, med nära till serviceutbudet i centrum och bara 1 km från Höörs station. Detta planprogram visar en möjlig utbyggnad med cirka 500 bostäder tillsammans med kontor och service. Området är planerat för att bli en levande del av Höör med en brokig småstadskaraktär och med öppna gröna kvarter. Området ska vara behagligt att besöka, vistas och bo i. Skalan är den av en skånsk småstad och är starkt influerad av hur centrala Höör är utformat.

Förslaget ligger i linje med översiktsplanens strategier för att utveckla Höör som småstad i storstadsregion:

- Det ger förtätning med bostäder och effektivt marknyttjande nära centrum
- Det kompletterar bostadsbeståndet med lägenheter
- Cykeln prioriteras som transportmedel
- Det stärker resandeunderlaget för Höörs station
- Det bidrar till att skapa en mer attraktiv och välkomnande entré till Höörs tätort från väg 23

Den första etappen, Hällbo 27 invid Gamla torg, kan genomföras inom något år. För att de senare etapperna ska kunna genomföras behöver först industriverksamheten på Hällbo 17 flytta till nya lokaler i norra Höör. Fullt utbyggt kan området bidra till cirka 1150 nya invånare i Höör.



*Bilden visar den centralt belägna parken som planeras i området. Källa Tengbom*

# Innehållsförteckning

|                                    |    |                              |    |                              |    |
|------------------------------------|----|------------------------------|----|------------------------------|----|
| Inledning                          | 6  | Utbyggnadsförslag            | 26 | Fortsatt arbete              | 61 |
| - Bakgrund                         | 6  | - Introduktion               | 27 |                              |    |
| - Översiktsplanen                  | 7  | - Stadsbyggnadsprinciper     | 28 |                              |    |
| - Lämplig markanvändning           | 8  | - Illustrationsplan          | 36 | Hållbarhet och miljöpåverkan | 62 |
|                                    |    | - Stråk och platsbildningar  | 37 |                              |    |
|                                    |    | - Grönstruktur               | 38 |                              |    |
| Förutsättningar                    | 9  | - Kulturmiljö                | 39 |                              |    |
| - Markförhållanden                 | 9  | - Vy mot kyrkan              | 42 |                              |    |
| - Tidigare ställningstaganden      | 9  | - Etapper                    | 43 |                              |    |
| - Trafik                           | 10 | - Exploateringsgrad          | 46 |                              |    |
| - Framtidsscenario 1               | 11 | - Skuggstudie                | 47 |                              |    |
| - Framtidsscenario 2               | 12 | - Funktioner                 | 48 |                              |    |
| - Kommunal och kommersiell service | 14 | - Siktlinjer och fondmotiv   | 49 |                              |    |
| - Befintlig bebyggelse             | 14 | - Trafik - gångtrafik        | 50 |                              |    |
| - Kulturmiljö                      | 16 | - Trafik - cykeltrafik       | 51 |                              |    |
| - Natur och rekreation             | 18 | - Trafik - motortrafik       | 52 |                              |    |
| - Miljökvalitetsnormer för vatten  | 19 | - Trafik - analys            | 53 |                              |    |
| - Dagvatten                        | 20 | - Gatusektioner              | 54 |                              |    |
| - Teknisk försörjning              | 21 | - Möjlig koppling vid väg 23 | 55 |                              |    |
| - Föreningar                       | 22 | - Parkering                  | 56 |                              |    |
| - Geoteknik                        | 24 | - Dagvatten och skyfall      | 58 |                              |    |
| - Risker och störningar            | 24 |                              |    |                              |    |

# Inledning



Figur 1. Programområdet, Hällbo.

# Bakgrund

## Projektet

På fastigheten Hällbo 17 finns idag en industriverksamhet. Fastighetsägaren/verksamhetsutövaren planerar att bygga moderna industrilokaler på industrimark i norra delen av Hörs tätort. Det innebär att fastigheten Hällbo 17, med centralt läge i Hörs tätort, blir tillgänglig för annan markanvändning. Programområdet berör även andra fastigheter som är aktuella för exploatering.

## Läget

Höör ska växa utifrån sin potential som småstad i en storstadsregion och som kärna för sitt omland.

Det säger utvecklingsstrategin för småstaden Höör (Översiktsplan för Hörs kommun, antagen 2018). Stadsomvandling av Hällboområdet kan bli ett viktigt led i arbetet med att förverkliga denna strategi.

Området ligger 900-1100 m från Hörs station och har mycket goda förutsättningar att bidra till hållbara transporter. Busstrafik samt goda förbindelser finns redan för cyklister och en omvandling av området skapar förutsättningar för att ytterligare stärka dessa.

Genom detta program sammanfattas de viktigaste förutsättningarna för utvecklingen av området samt hur och i vilken ordning en omvandling och utbyggnad av området är möjlig.

## Syfte med planprogrammet

Programmet ska beskriva mål och utgångspunkter för det fortsatta planarbetet med särskilt fokus på att utreda förutsättningar som kan vara styrande för inriktningen. Det gäller framförallt kulturmiljöfrågor, trafikfrågor samt dagvatten och skyfallsplanering. Det ger förutsättningar att vara effektiv i kommande detaljplanearbete och exploateringsprojekt. Planering och utbyggnad förväntas pågå i Hällboområdet de kommande 10-15 åren.

# Översiktsplanen

## Utveckling av Hällboområdet som del av småstaden

*Småstad i storstadsregion är ett av översiktsplanens teman för utveckling av Höörs kommun.*

Inom detta tema finns de viktigaste strategierna för utvecklingen av västra Höör. Det viktigaste i småstaden är att vi möter andra människor när vi rör oss i stadsmiljön. Därför är den mänskliga skalan ett av småstadens viktigaste karaktärsdrag. Vi känner igen varandra tvärs över gatan och trafiken på gatan hindrar mig inte från att korsa gatan och prata med dig. Ett annat viktigt karaktärsdrag är att här finns en tydlig kärna i betydelsen att kulturliv, arbetsplatser och servicefunktioner är samlade på gångavstånd från varandra.

## Strategier för centrum

### Förtäta med bostäder!

Med fler bostäder i centrala Höör ökar kundunderlaget för verksamheter i centrum samtidigt innebär detushållning med marken som naturresurs.

### Samla målpunkter och funktioner!

Att samla målpunkter som föreningslokaler, handel, bibliotek, vårdcentral, busshållplats och skolor skapar platser som är befolkade stora delar av dygnet

och därför upplevs trygga. Samtidigt skapas en miljö som ger förutsättningar för spontana möten mellan människor, möten som kan ge upphov till en större tolerans mot andra individer och innovativa idéer. Denna typ av platser bidrar till att orten blir attraktiv och tilltalande för inflyttare och företag.

### Spännande arkitektur och lokala särdrag!

Ny bebyggelse i centrala Höör ska utformas med särskild omsorg, särskilt i delar som påverkar gator och torg. Unik arkitektur eftersträvas. Kulturhistoriskt värdefulla byggnader och områden erbjuder en möjlighet att skapa en stadsmiljö som är unik för Höör. Äldre bebyggelse bidrar till en attraktiv, intressant och spännande helhet när staden utvecklas med modern bebyggelse. Byggnaderna kan förmedla en berättelse som blir en värdefull del i arbetet med att sätta Höör på kartan.

### Utveckla smarta parkeringslösningar!

Det är viktigt för verksamheterna i centrum att det finns tillgängliga parkeringsplatser. Det finns dock goda möjligheter att samordna och reglera parkeringsplatserna så att de används mer effektivt. I en tätare stad går det inte att använda lika stor andel av marken för parkering och det behövs därför smartare lösningar.

## Strategier för bostäder

*Höör behöver utvecklas med bostäder för olika smaker för livets skilda skeden och för en växande befolkning.*

### Fler lägenheter nära centrum!

Höör har en hög andel småhus, men fler och fler söker en hyreslägenhet. Det gäller både äldre som behöver ett bekvämt boende, ungdomar som söker sin första bostad och barnfamiljer som prioriterar en enklare vardag framför eget hus.

### Utbyggnad för en hållbar stadsstruktur!

Utbyggnadsområden ska väljas utifrån hur de kan bidra till att Höör blir en långsiktigt hållbar stad. Det innebär att stationsnära lägen ska prioriteras.

## Strategier för vardagslivet

*Småstaden ska planeras 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.*

### Vardagens funktioner ska finnas nära!

De flesta människor önskar sig närhet till livsmedelsbutik, skola och förskola liksom grönområden. Om dessa platser finns nära, gärna inom 10 minuters gångavstånd, blir vardagen enklare för alla.



## Prioritera cykeln som transportmedel!

Cykelstråk med hög framkomlighet gör det lätt att välja cykeln och underlättar vardagen för dem som inte har något annat transportmedel att välja på.

## Strategier för natur i staden

### Utveckla grönområden och parker!

Naturmarken ska växa in mot centrum och vid behov ska naturmark anläggas i både nya och äldre bostadsområden. I grönområden är de naturliga inslagen helt dominerande.

### Lyft fram vattendragen i stadsmiljön!

Viktiga verktyg är utformning av närmiljön, aktiv skötsel och skyltar i gatu- och parkmiljöer som talar om namnet på vattendraget.

### Planera för träden!

Träd har stor betydelse även utanför grönområden och parker. Vid exploatering ska värdefulla träd bevaras i möjligaste mån och nya träd ska planteras där det är lämpligt. Träd i gatumiljö kräver också särskild hänsyn och det är viktigt att tänka på hur trädens rötter påverkas vid förändringar.

## Strategier för verksamheter

### Centrum är bästa läget!

Frisörsalonger, kontor, butiker och liknande ska i första hand utvecklas integrerat med stadsbebyggelsen i centrum eller som en del av bostadsområden. Det ger en attraktiv stadsmiljö och närhet till kunderna.

## Hållbara transporter

Hållbara transporter är ett eget tema i ÖP.

### Stärk resandeunderlaget för noderna!

Ju fler som har nära till noder i starka kollektivtrafikstråk desto bättre för miljön och tillgängligheten! Därför planerar Höörs kommun för att bygga ut och förtäta Höör med stationsnära bostäder. Personalintensiva ar-

betsplatser ska placeras särskilt nära transportnoder.

### Transportnoder som förenklar vardagen!

Transportnoder är en viktig del av människors vardag och har potential att utvecklas till mötesplatser. Noderna ska utvecklas med hela resan-perspektiv och underlätta för människor att byta transportmedel. Det är viktigt att utforma noderna som trygga och bekväma miljöer där alla människor vill och vågar vara. Transportnoderna bör också kompletteras med andra servicefunktioner. På det viset underlättas vardagen ytterligare för pendlare.

### Välkomna besökare och stärk identitet!

Transportnoder och stationsområden är det första som möter resenärer och har därför stor betydelse när det gäller att få besökare att känna sig välkomna. Det gäller att locka till nya besök och utöver en attraktiv plats är det extra viktigt med service, information och vägvisning. En lokal identitet i bebyggelsen och miljön kan ge besökaren en första bild av Höörs kommun.

## Småstadens entréer

Småstadens entréer ska stärkas:

*Dessa sträckor är viktiga att lyfta och att ge extra fokus i planeringen av det framtida Höör. Det är just i anslutning till entréer och anslutningspunkter som kommunen har en chans att skapa ett första intryck. Förutom att arbeta aktivt med en god gestaltning utmed järnvägsområdet mitt i centrala Höör så vill kommunen även stärka entréerna via de större vägar som går genom samhället. Både utmed väg 23 och väg 13 finns en stor potential att genom gestaltning av vägrummen skapa en miljö som upplevs som tilltalande och som fokuserar på de värden som kommunen vill visa upp. (ÖP, s.97 i utvecklingsdelen)*

Särskild vikt ska därför läggas på hur planområdet uppfattas av den som kommer körande längs väg 23. Inte minst söderifrån då det går att överblicka området redan tidigt uppe från Orupsbacken och södra infarten till Höörs tätort.

## Markanvändningskartan

Översiktsplanens markanvändningskarta (se figur på nästa sida) anger att området är lämpligt för verksamheter och stadsbygd. Det område där befintliga verksamheter finns idag, utgör drygt hälften av området för ansökan medan övrig yta består av stadsbygd.

### Generell vägledning för verksamheter

Verksamhetsområden i markanvändningskartan är särskilt avsedda för sådana verksamheter som inte bör blandas med bostäder. Här finns utrymme för verksamheter som kan innebära viss störning, som är ytkrävande eller som genererar mycket trafik. Viktiga kriterier är att områdena har god trafikförsörjning och är tillräckligt stora för att ge näringslivet förutsättningar att utvecklas i tider av stort tryck på bostadsmarknaden. Områdena är inte avsedda för kontor och personalintensiv verksamhet.

### Generell vägledning för stadsbygd

Staden utvecklas utifrån befintlig struktur. Utbyggnaden av större områden måste medge en indelning i etapper. Ny bebyggelse ska anpassas till befintlig topografi och ta till vara naturliga förutsättningar på platsen. Kulturmiljön ska beaktas i samband med planeringen för ny bebyggelse. Koppling till cykelvägnät och kollektivtrafik ska beaktas i samband med ny bebyggelse. Gestaltungsprinciper i Höörs centrum:

- Omsorg om detaljer,
- Gärna sticka ut,
- Inordnas i befintlig kvartersstruktur,
- Entréer mot gatan,
- Anpassa bebyggelse till befintlig topografi.

Kom ihåg vid förtätning:

- ## Lämplig markanvändning

Omvandlingen från verksamhetsområde till blandad stadsbygd har inte stöd i översiktsplanens markanvändningskarta. Däremot ligger exploateringen väl i linje med översiktsplanens utvecklingsstrategier som Det aktuella området ligger ca 1000 m från Höörs station, nära serviceutbudet i centrum, nära busshållplatser för flera busslinjer och i anslutning till utpekade huvudcykelstråk. Den sammantagna bedömningen är därför att exploateringen kan bidra till en positiv utveckling av Höörs tätort.

Baserat på översiktsplanen med strategier och de specifika ingångsvärdena ska följande mål gälla för utvecklingen av området:

- En stadsdel som är levande under stora delar av dygnet och där människor kan bo och verka i livets alla skeden.
- Effektivt utnyttjande av marken i en tät småstadsstruktur.

- Olika bostadstyper och upplåtelseformer.
- Gena och attraktiva cykelförbindelser mot Höörs station och resten av Höör.
- En stadsdel som välkomnar boende och besökare med grönska och småskalighet.
- Välkomnande och attraktiv entré till Höörs tätort från väg 23.
- Utformningen ska stärka kopplingen mellan östra Höör och centrum.



Figur 2. Översiktsplanens markanvändningskarta anger att området är lämpligt för verksamheter (grått i karta) och stadsbygd (rött i karta).

# Förutsättningar

## Markförhållanden

### Läge

Planprogramsområdet ligger centralt i Höörs tätort. Området är det första som möter många som både åker genom Höör och ska till Höör via väg 23 från Malmö.

Området gränsar till väg 23 i sydöst och Södergatan i väster. Kolljungabäcken i öster och Gamla torg i norr samt Ringsjövägen i nordväst.

### Areal

Planprogramområdet är knappt 77 hektar stort (inklusive icke ägda fastigheter). 67 hektar privatägd av exploatören samt kommunalt ägd mark.

### Ägoförhållanden

Hällbo 17, Hällbo 27 och Hällbo 42 av programområdet är privatägt av Hellasvägen invest AB som även står som exploatör för området. Hällbo 43 och del av Höör 53:1 ägs av Höörs kommun.

Fastigheterna Hällbo 23, 14 och 26 är privatägda och inom programområdet. Exploatören önskar däremot köpa dessa fastigheter fastigheterna kommer därför ingå i planprogrammet.

### Topografi

Marknivån inom programområdet lutar huvuddrag i sydöstlig riktning, med nivåer på cirka +67,9 möh i nordväst och +63,5 möh i sydost. Marknivåerna lutar även ner till väg 23 i söder.

### Historik

Höörs kommun har varit bosatt under lång tid. Under 1600-talet bestod Höör av 17 gårdar. Det aktuella planprogramområdet utgjordes långt in på 1800-talet av utmarker. Lantbruk och stenbrytning av Höörs sandsten. Gästgiveriet byggdes vid ett vägskal och dessa mönster av vägar kan fortfarande se i det befintliga vägnätet.

Vid laga skifte (1825-30) fanns det 19 gårdar och ett "gatehus" i byn, de flesta av dem samlade söder och väster om nuvarande Gamla torg. Nio av de ursprungliga gårdsplatserna finns fortfarande kvar. De flesta av byggnaderna är ifrån 1860-90-talet.

Från och med 1858 omvandlades Höör från kyrkby till stationssamhälle. Stationssamhället med nytt torg utvecklades nordväst om kyrkbyn, men Gamla torg var en viktig handelsplats in på 1900-talet.



Historisk bild över Tage Fors smedja, företrädaren till Höörs plåt, bild från Höörs kommuns bilddata nr 438.

Höörs plåt grundades 1937 av Tage Fors. I början var firman ett mindre plåtslageri men växte långsamt. 1966 köptes det upp av Husqvarna AB och 1972 började tillverkning av handgräsklippare (Skånska dagbladet 2011-09-08). På Höörs plåt har man även tillverkat Electrolux torkskåp. 2013 köpte Stockfors invest AB Höörs plåt.

### Nuvarande användning

Hällbo 17 är idag en industrifastighet och Industrigruppen HCU bedriver sin verksamhet på fastigheten.

På Hällbo 27 bedrivs handel och gym i lokalerna. Hällbo 43 är en öppen parkeringsplats. På Hällbo 23 bedrivs drivmedelshandel samt en mindre handelslokal och gatukiosk.

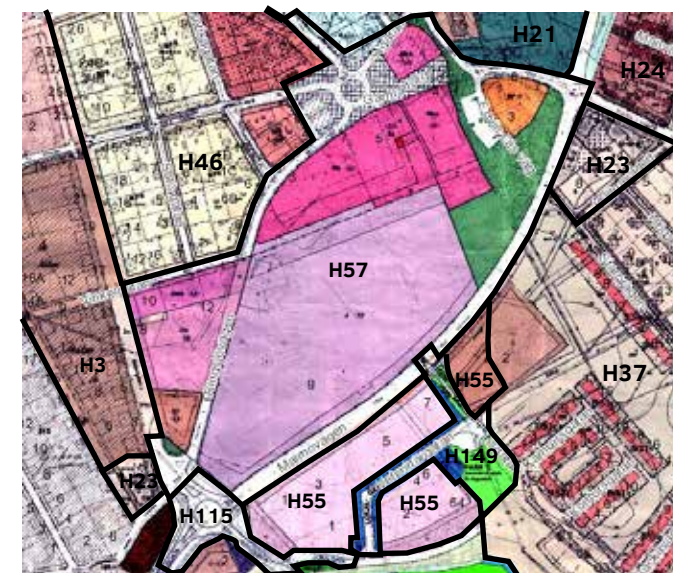
## Tidigare ställningstaganden

### Detaljplan

Gällande detaljplan H57 (12-HÖÖ-1887) från 1981 reglerar hela planprogramområdet plus Gamla torg och bostäderna söder om Vinkelgatan. Detaljplanen reglerar området till Industri-ändamål, drivmedelstation och handel med möjlighet till bostad.

Vid exploatering av programområdet kommer majoriteten av den befintliga planen H57 få ny användning i nya detaljplaner. De områden som inte omfattas av planprogrammet inom detaljplanen H57 är:

- De befintliga enbostadshusen söder om Vinkelgatan regleras som "småindustri samt bostäder"
- Gästgiveriet står som "handel samt i vissa fall bostäder".
- handelslokalen öster om Gamla Torg.
- Bostäderna vid Edwin Ols väg



Figur 3. Befintliga detaljplaners avgränsningar i och intill programområdet.

## Riksintressen

Inga riksintressen finns inom planområdet förutom riksintresset för väg 23. Mer om det riksintresset beskrivs under trafikavsnittet.

## Kommunala beslut

Planbesked för omvandling av fastigheterna Hällbo 17, 27 och 43 inkom 2019-04-01. Kommunstyrelsen beslutade att godkänna planbeskedet 2019-08-13, § 138. Planarbetet ska starta som ett planprogram då förslaget saknar stöd i Översiktsplanen.

## Trafik

### Framtidsscenarier för väg 23

Den framtida funktionen för väg 23 har avgörande betydelse för planeringen av ny stadsbyggnad på fastigheterna Hällbo 17 m.fl. Vägens framtida funktion och trafikflöden påverkar:

- Möjlig trafikmatning till den nya stadsdelen,
- Möjligheten att inkludera utformningen av väg 23 i utformningen av den nya stadsdelen,
- Hur nära väg 23 ny bebyggelse kan tillåtas samt
- Förväntade bullerstörningar från väg 23.

Väg 23 är av riksintresse för kommunikationer. Vägen är en regionalt viktig väg för godstransporter, långväga personresor med bil samt dagliga personresor med bil (funktionellt prioriterat vägnät). Trafikverket är huvudman för vägen. Lokala trafikföreskrifter begränsar transport av farligt gods på vägavsnittet. Endast gods av klasserna 1 och 2 är tillåtna, där klass 1 står för explosiva ämnen och klass 2 gaser. Flytande farligt gods är alltså inte tillåtet.

Sedan lång tid tillbaka planerar Trafikverket för en förbifart och ny dragning av väg 23 öster om Höör. En åtgärdsvalsstudie färdigställdes under 2017. 2018 inledde Trafikverket arbetet med en vägplan för den nya vägen, men avbröt arbetet på grund av oklara utredningsförutsättningar.

I mars 2020 är statusen att Trafikverket har inlett en ny åtgärdsvalsstudie för att bättre beskriva funktionen för riksväg 23 och ny dragning ur ett regionalt perspektiv. Trafikverket avser studera förbifarter både väster och öster om Höör samt ombyggnad av befintlig väg 13 öster om Höör och 23 norr om Höör. Trafikverket vill dock vänta in lokaliserings-utredning för höghastighetsjärnväg. Det är alltså oklart när en ny dragning av väg 23 med eventuell förbifart kan finnas på plats, men inte före år 2030.

I samband med en framtida ny dragning av väg 23 får den befintliga väg 23 genom Höör en helt ny funktion med mindre trafikflöden. Kommunen kan då överta befintlig vägsträcka genom Höörs tätort och därmed få rådighet över utformningen av vägen.

Som underlag för planeringen av den nya stadsdelen har Höörs kommun därför valt att titta på vägsträckan dels utifrån nuläget och dels utifrån två framtidsscenarier med år 2040 som prognosår. Framtidsscenarierna för vägen är:

- Nuvarande funktion av regionalt viktig väg, med framskrivning av trafikflödena enligt EVA.
- Lokal genomfartsgata, med kommunen som huvudman. Detta scenario bygger på en ny förbifart öster om Höör som gör det möjligt att leda den regionala och mellanregionala trafiken öster om Ringsjöarna.

Höörs kommun är medveten om att det i praktiken kan finnas fler möjliga framtidsscenarier. Utifrån den kunskap som finns idag är det dock inte relevant att beskriva andra scenarier kopplat till planprogrammet för Hällbo 17 m fl.

| Antal fordon (ÅDT) | Nuläge | Scenario 1 år 2040 – Nuvarande funktion | Scenario 2 år 2040 – Kommunal stadsgata |
|--------------------|--------|-----------------------------------------|-----------------------------------------|
| Personbilar        | 9480   | 13650                                   | 7300                                    |
| Lastbilar          | 1020   | 1560                                    | 640                                     |
| Totalt             | 10500  | 15210                                   | 8000                                    |

Tabell 1. Antal beräknade fordon beroende på scenario.

## Nuläge

Idag är väg 23 förbi planområdet en av de hårdast trafikerade vägsträckorna i Höörs tätort med ca 10 500 fordon/dygn (ÅDT 2015), varav 1020 är lastbilar. Under högsäsong (sommarmånaderna) förekommer upp till 12 000 fordonsrörelser/dygn. Tillåten hastighet är 50 km/h.

Övervägande del av trafiken är genomfartstrafik, men vägen har också en viktig funktion i det lokala vägnätet. En jämförelse mellan hur trafikflödena varierar i olika avsnitt av väg 23 ger en fingervisning om hur stora de lokala trafikflödena är på vägen. Höörs kommun väljer att jämföra flödet på det aktuella avsnittet med det vägavsnitt som ligger närmast söder om tätorten, vid Orupsbacken. Slutsatsen blir då att ca 2640 fordon/dygn utgör lokal trafik (ÅDT 2015).

### Trafikmatning av planområdet

Idag kan planområdet nås från väg 23 dels via Södergatan, söder om planområdet och dels via Skolgatan och Hörbyvägen norr om området. I båda punkterna finns cirkulationsplats. Trafiksituationen är ansträngd vid Södergatan under rusningstimmar.

Området knyts samman med resten av staden främst via Södergatan, som är huvudgata in mot centrum och stationen. På Södergatan går knappt 5000 fordon/dygn. Södergatan är reglerad 40 km/h.



Figur 4 Befintlig gaturstruktur från Rambölls trafikutredning

I områdets västra kant går Ringsjövägen som ansluter mot Södergatan i söder och mot Gamla torg i norr. Anslutningen till Södergatan ligger nära cirkulationsplatsen, vilket idag redan skapar vissa trafikproblem då trafiken söderut på Ringsjövägen inte kommer ut på Södergatan under högtrafik. Detta beror på att det uppstår köer på Södergatan in mot cirkulationsplatsen. Detta skulle, i ett framtida scenario med bebyggelse i Hällbo, kunna medföra ytterligare problem både för trafik ut från Ringsjövägen men också för trafik från cirkulationsplatsen in mot centrum.

#### *Väg 23 som del av stadsmiljön*

Väg 23 är genom sin utformning och genom trafikflödena en kraftig barriär genom tätorten. Den är utformad som en landsväg med breda väggenar och samspelar dåligt med stadsmiljön.

#### *Byggnadsfritt avstånd*

Längs väg 23 gäller utökat byggnadsfritt avstånd på 30 m från vägområdet. Syftet med det byggnadsfria avståndet är trafiksäkerhet samt för att säkerställa utbyggnadsmöjligheter av vägen och skyddsavstånd ur risk- och bullersynpunkt. Utanför detaljplan gäller att särskilt tillstånd måste sökas hos länsstyrelsen för byggnader och anläggningar inom det byggnadsfria avståndet. När det finns en detaljplan (som för Hällbo 17) så gäller inte tillståndsplikten, utan det är i stället detaljplanen som reglerar var nya byggnader och anläggningar får tillkomma.

Gränsen för vägområdet går i fastighetsgräns, utom närmast cirkulationsplatsen i söder där vägområdet går som mest 1 m in på fastigheten Hällbo 17. Befintlig industribebyggelse ligger idag som närmast knappt 5 m från vägområdet. Gränsen för bygggrätten i gällande detaljplan ligger dock ca 12 m från vägområdet

#### *Bullerstörningar från väg 23*

Avstånden vid bullermätningar utgår från vägmitt. Fastighetsgränsen ligger ca 10 m från vägmitt längs industribyggnaden och ökar till 12-13 m från vägmitt där fastigheten slutar.

Bullernivåerna har beräknats på två avstånd från vägmitt – dels 40 m från vägmitt (motsvarar ca 30 m från vägområdet enligt det byggnadsfria avståndet utanför detaljplan) och dels 25 m från vägmitt (motsvarar ca 15 m från vägområdet, ungefär enligt tillåten bygggrätt i befintlig detaljplan).

#### **Framtidsscenario 1 – Nuvarande funktion år 2040**

Trafikflödena på vägavsnittet har räknats upp enligt Trafikverkets Trafikuppräkningsstat för EVA från 2018-04-01. Flöden år 2040 blir då 1560 lastbilar och 13650 personbilar, totalt 15210 fordon.

| Avstånd från vägmitt (m) | Ekvivalent ljudnivå (dBA) | Maxnivå (dBA) |
|--------------------------|---------------------------|---------------|
| 25                       | 62                        | 76            |
| 40                       | 56                        | 68            |

*Tabell 2. Bullernivåer beroende på avstånd till vägmitt, nuläge*

#### *Trafikmatning*

Så länge vägen har kvar funktionen av interregional transitförbindelse och Trafikverket har kvar huvudmannskapet föreslår Höörs kommun inte några nya anslutningar från väg 23 till planområdet. Trafikverket har också meddelat att verket inte kommer att acceptera några nya åtgärder som begränsar framkomligheten i detta scenario. De befintliga cirkulationsplatserna vid Södergatan och Östergatan är därför de möjliga trafikmatningspunkterna från väg 23.

#### *Vägen som del av stadsmiljön*

Vägen är fortfarande genom sin utformning och genom trafikflödena en kraftig barriär genom tätorten. Viss förändring av vägens närmiljö och kanske även av vägområdet är möjlig, men så länge vägen har kvar sin nuvarande funktion kommer den inte att samspela med stadsmiljön.

#### *Byggnadsfritt avstånd*

Under processen att ta fram en ny detaljplan sker en dialog med Trafikverket om hur långt byggnadsfritt avstånd som behöver avsättas med hänsyn till specifika förutsättningar på platsen. Aspekter som Trafikverket väger in i sin bedömning är bland annat sikt, buller och risker.

#### *Bullerstörningar*

Bullernivåerna har beräknats på tre avstånd från vägbanan:

- 25 m från vägmitt (ca 15 m från vägområdet enligt tillåten bygggrätt i befintlig detaljplan).
- 30 m från vägmitt, där gällande riktvärde för fasadbuller klaras (ca 20 m från vägområdet, grovt räknat)
- 40 m från vägmitt (ca 30 m från vägområdet, grovt räknat, enligt det byggnadsfria avståndet utanför detaljplan)

| Avstånd från vägmitt (m) | Ekvivalent ljudnivå (dBA) | Maxnivå (dBA) |
|--------------------------|---------------------------|---------------|
| 25                       | 63                        | 76            |
| 30                       | 59                        | 70            |
| 40                       | 58                        | 68            |

*Tabell 3. Bullernivåer beroende på avstånd till vägmitt, scenario 1*

## Framtidsscenario 2 – Stadsgata år 2040

I det här scenariot har kommunen huvudmannaskapet för vägen och har därmed mandat att avgöra lämplig utformning av gatan och lämpligt avstånd till bebyggelse utan hänsyn till Trafikverket.

Trafikverkets trafikanalyser visar att ca 4000 fordon per dygn är genomåkanande fordon på väg 23 som kommer från norr om Höör och ska söder om Rolsberga. Trafikanalyserna visade även att ca 1000 fordon per dygn kommer från norra delen av Höör och skulle kunna attraheras av ett stråk öster om orten (Åtgärdsvalsstudie väg 13/23 Ekeröd-Hörby, Trafikverket 2017). Totalt finns alltså potential att ca 5000 av dagens fordon väljer det nya östliga stråket, varav 4400 personbilar och 600 lastbilar. Kvar på väg 23 blir då 5500 fordon (2015 års trafikflöden).

Höörs kommun har inga egna trafikuppräkningsstatistik och väljer därför att även i detta scenario tillämpa Trafikverkets Trafikuppräkningsstatistik för EVA från 2018-04-01. Flöden år 2040 blir då 640 lastbilar och 7300 personbilar, totalt 8000 fordon.

### Trafikmatning

Detta scenario gör det möjligt att bygga en ny trafikanslutning vid väg 23. Korsningen kan utformas som en cirkulationsplats, och fyller en funktion även för trafikangöring av östra delen av tätorten. Lämpligt läge är i Lillgatans förlängning, invid Toyota.

### Vägen som del av stadsmiljön

I detta scenario kan Höörs kommun bygga om den befintliga vägen. Det blir då möjligt att omforma vägen till en stadsgata enligt kommunens gestaltningsprogram (del av Trafikplanen). En cykelväg bör då anläggas längs vägen på befintlig vägbana längs planområdet. Träd och andra planteringar samt stadsmässig möblering anläggs på vägen och i dess omedelbara närhet.

### Byggnadsfritt avstånd

I det här scenariot är det upp till Höörs kommun att bedöma vad som är ett lämpligt avstånd mellan gata och bebyggelse med hänsyn till stadsmiljö, trafiksitu

ation, buller, risker etc. Eftersom flera fraktioner av farligt gods är otillåtna är riskerna begränsade jämfört med vad som brukar gälla längs större vägar. En riskbedömning behöver genomföras för att bedöma riskerna.

### Bullerstörningar

Bullernivåerna har beräknats på samma tre avstånd från vägbanan som för scenario två:

- 25 m från vägmitt (ca 15 m från vägområdet enligt tillåten byggrätt i befintlig detaljplan).
- 30 m från vägmitt, (ca 20 m från vägområdet, grovt räknat)
- 40 m från vägmitt (ca 30 m från vägområdet, grovt räknat, enligt det byggnadsfria avståndet utanför detaljplan)

En aspekt som påverkar bullerstörningen är att Höörs kommun i detta scenario kan bygga om vägen så att vägmitt flyttas i sidled, vilket i sin tur påverkar bullerutbredningen (jämför avsnitt Vägen som del av stadsmiljön).

| Avstånd från vägmitt (m) | Ekvivalent ljudnivå (dBA) | Maxnivå (dBA) |
|--------------------------|---------------------------|---------------|
| 25                       | 60                        | 76            |
| 30                       | 56                        | 70            |
| 40                       | 55                        | 68            |

Tabell 4. Bullernivåer beroende på avstånd till vägmitt, scenario 2

## Slutsatser för väg 23:s närområde

30 m från vägmitt blir det möjligt att klara bullerriktvärdena i scenario 1 som har de högsta trafikflödena (se även avsnitt Risker och störningar). Med scenario 2 blir det möjligt att lägga bebyggelse något närmare vägen, men inte så mycket att det påverkar möjlig stadsstruktur på ett avgörande sätt.

Höörs kommun har därför valt att tillämpa bullerskyddsavstånd till väg 23 utifrån scenario 1 för år 2040, där väg 23 har kvar nuvarande funktion och Trafikverket är vägghållare. Inga bostadskvarter föreslås därför närmare vägmitt än 30 m.

Samtidigt vill kommunen ta höjd för de möjligheter som uppstår i scenario 2, där vägen blir en stadsgata. Mark är därför reserverad för en ny trafikplats på väg 23 och strukturen i den nya stadsdelen är anpassad för att kunna anslutas till.

## Gångtrafik

Programområdet saknar i princip möjlighet för fotgängare att röra sig inom programområdet, särskilt inom Hällbo 17 men även inom grönområdet i öster. Kring området finns flera färdvägar för fotgängare både helt separerat från fordonstrafik i gångtunnel under väg 23 och längs vägarna på trottoarer.

In mot centrum finns det flera olika gångvägar via Lovisagatan, Sofiagatan, Storgatan eller Södergatan. Södergatan är huvudstråket upp mot centrum och stationen.

Väg 23 är en stor barriär mot centrum från de sydöstra delarna av Höör. Den befintliga men plomberade gångtunneln kan bli en viktig länk i framtiden för att skapa ett tätare gångnät. Ett alternativ till att öppna upp tunneln är att lägga två nya överfarter i samma nivå som väg 23 vid en ny korsningspunkt längst väg 23. Oavsett val av lösning behövs det ett mer finmaskigt gångnät för området.



Figur 5. Befintligt Gångtrafiknät kring programområdet, Rambölls trafikutredning 20-03-25.

## Cykeltrafik

Som för gångtrafikanter saknas det i princip cykelinfrastruktur i området. Kring området finns goda möjligheter att ta sig fram med cykel. Huvudstråken ligger på Södergatan men alternativa mindre trafikintensiva vägar är Lovisagatan, Sofiagatan och Storgatan.

Kombinerade gång- och cykelbanor finns längst med Södergatan, Storgatan och längst med östra sidan av väg 23. Längst Ringsjövägen finns en cykelbana som kopplar ihop Södergatan och Gamla torg.

Passager över väg 23 sker vid cirkulationsplatserna i söder och norr samt via gång- och cykeltunneln vid Edvin Ols väg.



Figur 6. Befintligt cykelnät kring programområdet, Rambölls trafikutredning, 20-03-25.

## Kollektivtrafik

Höörs station ligger mindre än en kilometer från programområdet. Från Höörs station tar man sig enkelt till Malmö, Lund och Kristianstad men även vidare mot Köpenhamn m fl.

Norr om programområdet går idag två kollektivtrafiklinjer, 445 och 448. Båda linjerna stannar väster om Gamla torg. På västra sidan om området, på Södergatan, går fyra linjer 440, 445, 469 och 470. Med dessa linjer kan man ta sig mot Höör station, Rolsberga, Hörby med flera.



Figur 7. Befintligt kollektivtrafik kring programområdet, Rambölls trafikutredning, 20-03-25.

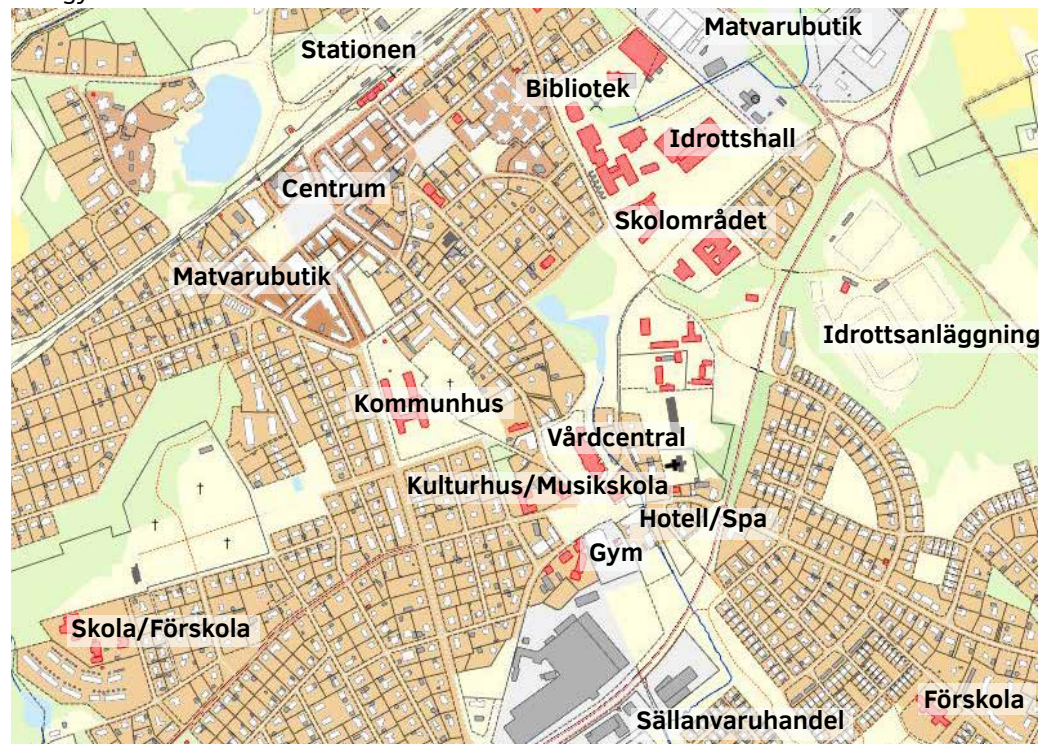
## Kommunal och kommersiell service

### Kommunal service

Programområdet ligger centralt i Höörs tätort. Det finns därför en stor variation i kommunal service i närheten av området. Det kommunala skolområdet finns 500 meter ifrån programområdet med skolor F-9. Det finns flertalet förskolor i närheten och idrottshall/simhall samt bibliotek. Vårdcentralen i Höör ligger på andra sidan Gamla torg. Kommunhuset ligger 300 meter från området.

### Kommersiell service

Höörs centrum ligger ca 800 meter från planområdet. Inom detta avstånd finns flera olika butiker och andra verksamheter som erbjuder olika typer av service. Det finns två matvarubutiker inom en 1 km ifrån planområdet. Höörs station ligger knappt 1 km ifrån planområdets norra del. Inom Höörs tätort finns flertalet SPA och gym.



Karta över befintliga målpunkter i Höörs tätort

## Befintlig bebyggelse

### Bebyggelse på planområdet

Befintlig bebyggelse inom programområdet utgörs i huvuddel av industribebyggelsen på Hällbo 17. Utformningen av industribyggnaden för Höörs plåt präglas av dess långa historik på platsen. Industrin har under sin 80 åriga historia växt sig större och byggnaden har växt allteftersom. På fastigheten finns även en nyligen ombyggd kontorsbyggnad.

Byggnaden är runt 8 meter hög typisk industribyggnad med fasader i bland annat korrigerad plåt. Byggnaden visar tydligt i sin utformning sin långa historia på platsen med många olika tillbyggnader med olika utseende.

Hällbo 27 (Colorama) består av en befintlig handelsbyggnad och innehåller även ett gym. Byggnaden är

byggd på 1980-talet och är tidstypisk för en handelsbyggnad för den tiden. Arkitektoniskt sett är den inte anpassad till sin kulturhistoriska placering vid Gamla torg.

Hällbo 26 består av flertalet byggnader uppförda i olika tidsperioder, de används av Attendo för gruppboende. Byggnaderna är i maximalt 1,5 plan och vita putsade fasader mot Gamla torg.

Hällbo 23 består av en befintlig drivmedelsstation samt en mindre gatukiosk med matservering och närbutik. Byggnaden är tillbyggd och ombyggd allteftersom verksamhetens behov ändrats.

Hällbo 43 används idag för bilparkering för de anställda på industrin.

### Intilliggande bebyggelse

Programområdet är stort och sträcker sig från Höörs tätorts äldsta bebyggelsestruktur vid Gamla torg till nyare sällanvaruhandel med storskaliga byggnader på andra sidan väg 23. Området ramar in av villabebyggelse på andra sidan Ringsjövägen, Vinkelgatan och Södergatan.

Gamla torg ramar in av äldre bebyggelse som Gästgiveriet, gamla gårdar som byggts om för modern verksamhet samt Kulturhuset Anders i intilliggande kvarter. Gamla torg avgränsas också av modernare bebyggelse som vårdcentralen i norr och Colorama som vittnar om en annan tidsanda och skala.

Hällbo 27 består av en handelsbyggnad i en våning, historiskt har det varit dagligvaruhandel även innan befintlig byggnad byggdes på tidigt 1980-tal. Byggnaden är inte anpassad i sin arkitektur till sin viktiga placering mitt i Höörs kulturhistoriska centrum. Byggnaden är i en våning ut mot Gamla torg.

Hällbo 42, Gästgiveriet, är en av Höörs ursprungliga gårdsplatser. Byggnaden har nyligen renoverats med stor omsorg vid dess kulturhistoriska värde. Gästgiveriet har ett stort kulturhistoriskt värde för Gamla torg och för Höörs gamla kyrkby. Hänsyn måste tas vid exploatering i dess direkta anslutning.

Vårdcentralen i Höör, nordöst om Gamla torg



Gamla torg, foto taget österifrån,  
Bykrogen i fonden



Villabebyggelse längs med Ringsjövägen



Parkering mellan Ringsjövägen  
och Södergatan



Höörs Gästgifwaregård, restaurang, hotell och spa, foto från norr



Höörs Gästgifwaregård till höger, kyrkan i fonden,  
foto taget från väster



Bykrogen, foto från öster



Kulturhuset Anders, foto från söder



Storgatan med Gamla torg i fonden



Ringsjövägen med plåtindustrin till höger i bild



Plåtindustrin som upptar  
stora delar av området



Bensinstation söder om området,  
foto från nordost



Verksamheter söder om området,  
väg 23 + förgrunden, foto från nordost



Cykelväg söder om väg 23



Plåtindustrin vid väg 23



Bensinstation i korsningen  
Ringsjövägen/Södergatan



## Kulturmiljö

Höörs kommuns översiktsplan anger "Gamla kyrkbyn" som ett värdefullt sammanhängande kulturmiljöområde. Gällande detaljplan för området redovisar även skydd för kulturhistoriska miljön vid Gamla torg och förvanskning av Gästgiveriet (Hällbo 42) och Alex 2. Nio av de ursprungliga gårdsplatserna finns fortfarande kvar varav många i direkt anslutning till Gamla torg.

Det nya området ska förhålla sig och anpassas till de kulturhistoriska värdena har Tengbom tagit fram en kulturmiljöutredning över området 2020-03-01.

### Gamla kyrkbyn

Gamla kyrkbyn beskrivs i Höörs kommuns kulturmiljöprogram delområde 1, antagen 2013.

Runt Gamla torg och kyrkan ligger den äldsta delen av Höör, en gång en kyrkby med marknadsplats. delar av bebyggelsen finns kvar. Kyrkomiljön med kyrka, prästgård, skolbyggnad och friliggande enbostadshus visar på en relativt stor del ursprunglighet.

I takt med att landskapet koloniserades uppstod ett mönster av vägar, som delvis ligger till grund för dagens vägnät. Vid tiden för laga skifte (1825-30) fanns det 19 gårdar och ett "gatehus" i byn, de flesta av dem samlade söder och väster om nuvarande Gamla Torg. Nio av de ursprungliga gårdsplatserna finns fortfarande kvar.

Från och med 1858 omvandlades Höör från kyrkby till stationssamhälle. Stationssamhället med nytt torg expanderade ett stycke nordväst om kyrkbyn, men under hela 1800-talet och in på 1900-talet var Gamla torg en viktig handelsplats.



Ca 1950-tal. Gamla torg Foto: Bildarkivet Höörs kommun.

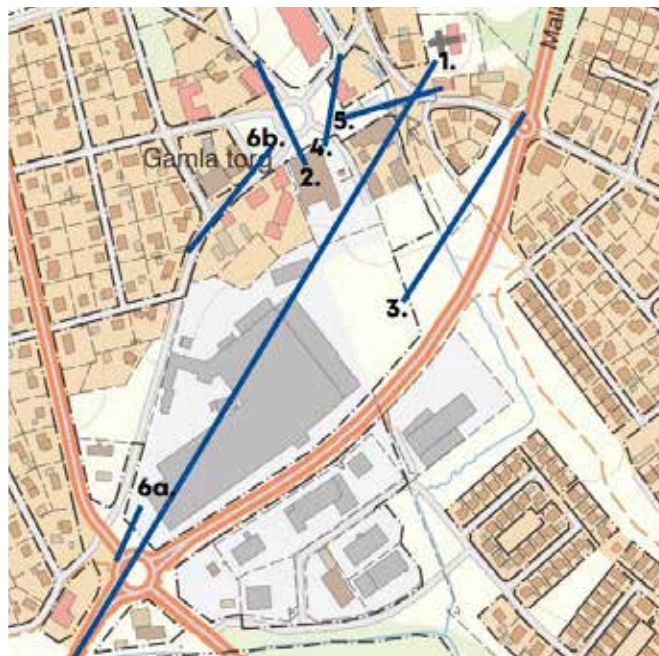
### Kulturhistoriska värden

Gamla torg är en av Höörs äldsta bevarade struktur och påminner om ortens uppkomst. Gamla torg som från början utgjorde den oskiftade bondbyns inägomark, utvecklades till en viktig vägkorsning i kyrkbyn och så småningom en plats för torghandel och handel. Vägmötena är viktiga kulturhistoriska värden.

Programområdet Hällbo 17 m.fl. med dess industri verksamhet bedöms ha inga, eller mycket få kulturhistoriska värden.

Byggnaderna kring Gamla torg som är äldre än 1900 har vidmakthållit arkitektoniska drag från den gamla bondbyns mangårdar, i att de är utformade som envåningslängor med symmetrisk fönstersättning och sadeltak

Industribyggnaderna bedöms inte inneha några uttalat starka industriarkitektoniska värden. Fastigheterna Hällbo 26 (Attendo sjukhem) består av flertalet byggnadskroppar vari man i de enskilda byggnaderna kan finna arkitektoniska element med visst värde. T ex det



Figur 8 Siktlinjer enligt Tengboms Kulturmiljöutredning

modernistiska bostadshuset med vit fasadputs och framträdande balkongfront. Byggnaderna bedöms i det här översiktliga skedet inte inneha historiska värden eller arkitektonisk unicitet som motiverar ett bevarande.

### Miljöskapande värden

Några miljöskapande element inom eller i anslutning till programområdet och som inte utgörs av byggnader är bl.a. eken som står mitt i området, bäckarna, den tvåspannade bron vid gästgiveriet, platsbildningarna som skapas av vägmötena, torgrondellen, kyrkan med kyrktornet, siktlinjerna mot kyrktornet och Gamla torg samt programområdets entréer.

### Siktlinjer

Viktiga siktlinjer vid entréerna till Höör är av kulturmiljöintresse att bevara. Vissa är långa medan andra är korta beroende på vilken väg eller väderstreck man ser ifrån.

De tre viktigaste siktlinjerna för bevarande av eller stärkande av kulturhistoriska värden:

1. Väg 23/Malmövägen - Hällbo 17 - kyrktornet.

Ca 800 meter siktlinje från söder, sett från väg 23/Malmövägen. Siktlinjen går mot kyrktornet genom södra planområdet. Kyrktornet har högt kulturhistoriskt och miljöskapande värde för Höör. Ny bebyggelse bör placeras och utformas så att sikten mot kyrktornet inte byggs bort. Hällbo 17 begränsas längst hela östra fastighetsgränsen av väg 23/Malmövägen. Denna del av programområdet har störst möjlighet till arkitektonisk frihet, så till vida den inte inkräktar på kulturmiljön vid Gamla torg och kyrktornet



Foto från siktlinje 1

## 2. Storgatan - Gamla torg - Hällbo 27

Ca 300 meter siktlinje från Storgatan ned mot Gamla torg och Coloramahuset. Här är det viktigt att en ny fondbyggnad på fastigheten Hällbo 27 förstärker, och inte stjälper, de kulturhistoriska kvaliteterna på Gamla torg. Siktlinjen är kulturhistoriskt viktig som koppling mellan kyrkbyn och stationssamhället samt viktig för ett harmoniskt och hänsynsfullt möte med kulturmiljön



Foto från siktlinje 2

## 3. Väg 23/Malmövägen - Hällbo 17

Ca 300 meter siktlinje från norr, sett från väg 23/Malmövägen. Den byggnad som först möter betraktaren från norra cirkulationsplatsen mot Hällboområdets östra del kommer att bilda en fond. Fondbyggnaden volym och framtoning bör ta hänsyn till gästgiveriet och eventuell insyn mot Gamla torg. Bebyggelsen på programområdets östra sida utmed väg 23/Malmövägen bör ha en tilltalande siluett som bidrar till en avvägd "Höörsk" helhetsmiljö.



Foto från siktlinje 3

## Synpunkter och rekommendationer

I plan- och bygglagen, miljöbalken och kulturmiljölagen finns lagarna som skyddar kulturhistoriskt värdefulla byggnader och kräver att nya hus som byggs inom befintlig bebyggd miljö eller andra kulturmiljöer ska anpassas så att de inte inverkar negativt på kulturhistoriska värden.

Fastigheterna inom programområdet har inga skydds- eller varsamhetsbestämmelser i gällande detaljplan. Det har däremot gästgiveriet på grannfastigheten Hällbo 42 och huvudbyggnaden på Alex 2. Dessa är skyddade med lilla "q", vilket betyder att de inte får förvanskas samt att hänsyn till kulturmiljön måste tas vid eventuell nybyggnation.

Syftet med planprogrammet är att exploatera området med bostäder, vilket förändrar områdets bebyggelsemiljö och kulturhistoriska förutsättningar. Idag innehar dessa fastigheter kulturhistoriskt eller upplevelsemässigt värde. De kulturhistoriska värdena upptäcks först om fastigheterna läses samman med Höörs historia och Gamla torgs bebyggelse och vägnät.

Det största värdet besitter Gamla torg, varför torget bör betraktas som områdets viktigaste element. Den nya bebyggelsen i programområdet ska därför förhålla sig till Gamla torg så att dess ålderdomliga karaktär bevaras och fortsatt är läsbar.

Den största byggnadsmassan kommer att uppföras på Hällbo 17 och bli framträdande tillskott i området, men kan föra med sig positiva effekter genom att återföra liv och rörelse kring Gamla torg och till de kulturhistoriskt värdefulla gatusträckningarna som leder in mot Gamla torg. Nya byggnader som ligger utmed Malmövägen och Ringsjövägen kan ges en friare gestaltning så tillvida detta inte dominerar eller tar bort Gamla torgs kulturmiljö eller skymmer siktlinjer mot kyrktorget.

**Förslaget från utredningen kan sammanfattas i följande punkter:**

- Bebyggelse mot gamla torg i ett (max två) och ett halvt plan med sadeltak, Viktigt att tänka på

det nya gaturummet på Hällbo 27 och mötet med Gästgiveriets sidobyggnad.

- Fokus bör ligga på att förstärka den gamla bykärnekarktären och att skapa en utformning som knyter an till den. Mer sentida byggnader har inte samma starka historiska koppling till platsen och blir därmed inte vägledande för ny utformning på samma sätt som äldre byggnader kring torget.
- Nya byggnader ut mot torget bör harmoniera med utformningen av byggnader kring torget i övrigt. Genomgående drag i den äldre bebyggelsen är låga byggnader, som regel i ett plan, som är vända med långsidan mot torget. Fönstersättningen är symmetrisk men låg fönsterbröstning och husen har naturstenssocklar.

## Rekommendationer för fondbyggnader och byggnader utmed siktlinjerna

I programområdet rekommenderas att den nya bebyggelsen plockar upp följande särdrag eller tar hänsyn till:

- entréer mot torg och gator.
- gatubyggnader med höga stensocklar.
- rödbrunt tegel eller puts i ljusa nyanser av grått, gult eller vitt (ev. tegelfärgad puts) på fasaderna.
- sadeltak på majoriteten av husen och på de inom kulturmiljöerna visuellt viktigaste byggnaderna, ex. fondbyggnader.
- siktlinje 1 hålls öppen.
- fondbyggnader i siktlinjer 2, 3 och 6a får väl avvägda volymer, max två våningar, ut mot torget och gästis.
- i siktlinje 4, 5 och 6b är torgets utformning viktigt för att bli en harmonisk mötesplats med förtydligad historia med hjälp av den angränsande byggda miljön.

## Natur och rekreation

### Kolljungabäcken

Kolljungabäcken och det gröna stråk som finns längs med bäcken är av central betydelse för utvecklingen av området. Rinnande vatten innebär en betydande kvalitet och förhöjer upplevelsen av området för besökare och boende. Att säkerställa allmänhetens tillgång till bäcken blir centralt för områdets utveckling. Kolljungabäcken kopplar vidare norrut till Höörs "stadspark" Enebacken och söderut till Höörsån och Sätofta hed.

Stora och halvstora träd som idag växer längs med bäcken ska bevaras i mesta möjliga mån för att bibehålla en ridå som ramar in planområdet. Vid stenbron mot Gästis, finns grupper av större uppvuxna träd som behöver bevaras. Sträckan längs med bäcken behöver göras tillgänglig för fotgängare på respektive sidor om bäcken och kopplingar behöver skapas över bäcken på ett eller ett par ställen.



*Kolljungabäcken har viktiga kvaliteter för området med rinnande vatten och skuggning från intilliggande trädridå.*

### Vidare kopplingar:

Höörs finpark, Enebacken, ligger ett par hundra meter uppströms. Nedströms rinner bäcken genom Veterienärsområdet och därefter mot Sätofta hed och Ringsjön. Barriärer finns i båda riktningarna i form av väg 23 i söder och Skolgatan/Ågatan/Eriksgatan i norr.

### Eken

Eken som ligger i tomtgräns mellan det som idag är Höörs plåt och gräsytan utanför är en central punkt både som landmärke och för de naturvärden den hyser.

I ett område med hög andel hårdgjord mark och få större träd får eken extra stor betydelse som naturinslag. Ekar i den här dimensionen kan förväntas hysa en mängd naturvärden och fungera som värd för en mängd arter av svampar, insekter, djur, mossor och lavar. Att eken är solitär i förhållande till kringliggande vegetation gör att den har kunnat breda ut sig och få ett habitus som är typiskt för friväxande ekar med grova, vidväxande sidogrenar som breder ut sig i samtliga riktningar.

### Kopplingar i området

I samband med skapandet av nya stadsdelar, som i fallet med programområdet, finns behov av att skapa sammanhängande sekvenser eller stråk med allmän platsmark där det finns möjlighet att röra sig och som kan bidra till att binda samman området visuellt. Ett genomgående stråk som binder samman det blågröna området vid Kolljungabäcken i nordost övriga programområdet behöver vara tillräckligt brett och sammanhängande för att fylla sina önskade funktioner.

Attraktiva och sammanhängande stråk stimulerar till att ta sig fram till fots. Utformning och kopplingar till närliggande målpunkter har avgörande betydelse för hur människor att röra sig. Stråket bör koppla till grönområdet vid Kolljungabäcken.

#### *Kulturella ekosystemtjänster:*

Möjlighet att röra sig längs med vatten är en stor kvalitet för att skapa goda miljöer för rekreation. Med fördel kan någon del av bäcken även göras tillgänglig ner till bäckfåran. Den stora eken samt trädridån längs med bäcken bidrar till kringliggande platser uttryck och till att skapa rumslighet. Eken skapar historisk anknytning och ger tyngd åt platsen då den överlevt flera generationer av människor. Eken hade redan stått på platsen i många år redan när Höörs plåts verksamhet startade upp på platsen 1937. Trädet kan överleva flera hundra år till och har stor potential att fungera som en central punkt som ger området identitet och karaktär.

#### *Reglerande ekosystemtjänster:*

Eken mitt i området och trädridån längs Kolljunga-bäcken bidrar till att reglera vattenflöden i trädkronor och rotsystem i samband med regn eller skyfall. Träden bidrar med vindskydd och skugga. Skuggning av själva bäckfåran har betydelse för att bevara den öppna karaktären och den vattenspegel som finns

idag. Träden vid bäcken hjälper också till att bevara bäckfårans karaktär genom att deras rotsystem binder jorden och bidrar till att upprätthålla markens struktur. Läget i nära anslutning till väg 23 gör att stråket och ridån kring bäcken bidrar till en avskärmande karaktär och motverkar buller och negativa visuella effekter av vägen. Samtidigt bidrar vegetationen till upptag av luftföroreningar från vägen. Träden har en viktig funktion för mikroklimatet i hårdgjorda områden och hjälper även till att binda en stor mängd luftföroreningar, bl.a. i form av kvävedioxid, ozon och svaveldioxid.

#### *Avsätta utrymme:*

Tillräckligt med yta och utrymme behöver avsättas för att säkerställa trädets framtida centrala funktion för området. Behov finns av att skydda trädet i såväl planering som anläggningsskede och senare i samband med skötsel och utveckling för att säkerställa dess utveckling i det på sikt fullt utbyggda området.

#### **Biotopskydd**

Programområdet berörs inte av något biotopskydd.

## **Miljökvalitetsnormer för vatten**

Information om vattenkvalitet och miljökvalitetsnormer för vatten finns i Vatteninformationssystem Sverige (VISS).

Större delen av Höörs tätort överlappar ett grundvattenmagasin i sand och grus. Det gäller även detta planprogram. Vattenförekomsten har god kemisk och kvalitativ status. Transport och infrastruktur står för betydande påverkan. Grundvattnet bedöms vara i risk att inte uppnå god kemisk status till år 2027 med avseende på klorid. Möjliga åtgärder för långsiktigt god vattenkvalitet är efterbehandling av miljögifter och minskad användning av vägsalt.

Recipienten för programområdet är Höörsån. Höörsåns miljökvalitetsnorm har måttlig ekologisk status och ej god kemisk status. En av riskerna för statusen för Höörsåns vattenkvalitet är dagvatten från tätorter och vägar som förorenar. Höörsån är känslig för övergödning, bromerad difenyleter och kvicksilver.



Den stora eken vid gränsen till Höörs plåt är ett landmärke för hela området. Ekens framtida utveckling behöver säkerställas i planarbetet.



Höörs ån är recipient för programområdet

## Dagvatten

Höörs kommun har en dagvattenpolicy som antogs 2017. I dagvattenpolicyen förordas öppen dagvattenhantering i nya områden. Detta både för att kunna hantera skyfall på ett effektivare sätt och för att kunna fördröja och rena dagvattnet på vägen till recipienten.

### Dagvattenkvalitet

Recipienten för programområdet är Höörsån. Höörsåns miljö kvalitetsnorm har måttlig ekologisk status och ej god kemisk status. En av riskerna för statusen för Höörsåns vattenkvalitet är dagvatten från tätorter och vägar som förorenar. Höörsån är känslig för övergödning, bromerad difenyleter och kvicksilver.

### Flöden före exploatering

I tabell 5 redovisas flödena av dagvatten för befintlig markanvändning, area och avrinningskoefficient

| Mark-användning | Area (ha)   | $\Phi$      | Red. area (ha) | Flöde                   | Flöde                    | Flöde                    |
|-----------------|-------------|-------------|----------------|-------------------------|--------------------------|--------------------------|
|                 |             |             |                | 2-årsregn utan KF (l/s) | 10-årsregn utan KF (l/s) | 30-årsregn utan KF (l/s) |
| Tak             | 2,52        | 0,90        | 2,54           | 316                     | 537                      | 772                      |
| Asfalt          | 2,46        | 0,80        | 1,97           | 264                     | 449                      | 646                      |
| Gräsyta         | 2,29        | 0,10        | 0,23           | 31                      | 52                       | 75                       |
| <b>Totalt</b>   | <b>7,36</b> | <b>0,62</b> | <b>4,55</b>    | <b>611</b>              | <b>1 038</b>             | <b>1 493</b>             |

Tabell 5. Markanvändning och beräknade flöden för ett 2-, 10- och 30-årsregn utan klimatfaktor för befintlig situation.

### Fördröjningsvolym

Befintliga dagvattenledningar i Ringsjövägen kan ta omhand dagvattenmängder upptill ett 2-års-regn 566 l/s. Enligt Höörs kommuns dagvattenpolicy ska nya exploateringar räkna på att kunna fördröja ett 10 års regn utan att byggnader ska ta skada. För programområdet behövs därför kapacitet för fördröjning av dagvatten för minst 442 m<sup>3</sup>.

## Skyfall

Höörs kommun har gjort en översiktlig översvämningskartering över tätorten. Denna visar att programområdet har en översvämningsproblematik som grundar sig i de befintliga marknivåerna för verksamhetsområdet.

Området är till stora delar hårdgjort och dagvattnet från området hamnar i dag i Höörs ån utan direkt rening av dagvattnet. Vid en förändring av området kommer dock nya krav på dagvattenhantering och hur man hanterar skyfall.



Figur 9 Skyfallskartering för 55 mm regn, Rambölls dagvatten- och skyfallsutredning

### Skyfallsutredning

Ramböll har i mars 2020 tagit fram en dagvatten- och skyfallsutredning för programområdet. I denna utredning har de gjort en skyfallskartering i SCALGO Live. Vid analysen bortses infiltration och inverkan av ledningsnät.

Skyfallskarteringen är gjord för 55 mm regn (motsvarar exempelvis 1 timmes 100-års regn utan klimatfaktor). Resultat se figur 9. Stående vatten under 10 cm visas inte.

Lågpunkten kring befintlig industrifastighet håller vid 55 mm regn 4500 m<sup>3</sup> där vattendjupet är upptill 0,5 m. Det finns fler lokala lågpunkter inom programområdet som redovisas i figur 9.

Största delen av planområdet rinner till lågpunkten vid Hällbo 17. Lågpunkten blir ett inestängt område. Vattnet tippas över kanten från lågpunkten när tröskelnivån +64,4 nås som är den lägsta punkten för väg 23.



Figur 10 Avrinningsområde, Rambölls dagvatten- och skyfallsutredning

Då rinner vattnet över väg 23, in mot fastigheter söder om planområdet, och vidare till Höörsån. Skyfallsanalysen visar att detta inte sker förrän vid ett 122 mm regn.

Området väster om Ringsjövägen rinner via Södergatan eller Ringsjövägen till cirkulationsplats med väg 23 i söder.



Figur 11 Avrinningsområde, Rambölls dagvatten- och skyfallsutredning

## Teknisk försörjning

### El

Kraftringen elnät AB är nätägare inom programområdet. Det finns ledningar in till befintligt programområde. Hur ledningarna går inne på de privata fastigheterna är oklart utan ytterligare utredning. Exploatören får räkna med att kapaciteten kan komma att behöva ökas för att klara den nya förbrukningen med bostäder.

På Hällbo 11 finns en större transformatorstation. Hällbo 11 ligger mitt i fastigheten Hällbo 27 och för att kunna exploatera fastigheten så kommer transformatorstationen och ledningarna till stationen behöva flyttas.

### Avfall

Merab AB har ansvar för renhållningen och avfallshanteringen i Höörs kommun. Merab har riktlinjer för avfallshanteringen vid nybyggnation.

Några av kraven är avstånd och krav på genomfartsvägar eller vändzoner där renhållningsbilarna inte behöver backa. Renhållningsbilarna ska ha maximalt 50 meter från gata till placeringen av avfallsskärmen.

### Allmänna VA-ledningar

Vattenledningar finns i Ringsjövägen samt i en ledning under väg 23. Vattenledningar finns även under gång- och cykelvägen söder om väg 23. Spillvattenledningar och dagvattenledningar finns dragna igenom det befintliga grönområdet i väster och i södra delen av fastigheten Hällbo 27. Ledningarna som går genom Hällbo 27 försörjer Hällbo 26 med spillvatten och dagvattenförsörjning. Spillvattenledningar finns även i Ringsjövägen.

Befintlig plan anger U-område för att skydda befintliga ledningar inom Hällbo 27 och 42. Vid nyexploatering måste exploateringen antingen anpassas till ledningarnas placering eller måste exploatören bekosta flytten av ledningarna.

Befintlig verksamhet har en stor förbrukning av vatten. Kapaciteten för vatten och spillvattenförsörjning för föreslagen ny användning är däremot oklar i dagsläget. För att kunna fastslå kapaciteten behöver en va-utredning tas fram som fastslår vilka åtgärder som behövs för att eventuellt öka kapaciteten i ledningsnätet. För första etappen bedöms ingen kapacitetsbrist finnas.

### Fiber

Telia Sonera har ansvar för fiberutbyggnaden i Höörs kommun. Vid en exploatering kommer Telia Sonera vara inblandad i planeringen av var deras infrastruktur ska ligga.



Hällbo 11, befintlig transformatorstation



Figur 12. Befintliga VA-ledningar

## Föroreningar i mark

Större delen av marken på planområdet har använts som industri under lång tid. Länsstyrelsen har klassificerat fastigheten som riskgrupp 2, näst högsta riskgraden för förorenade områden. I bedömningen för området kan man läsa att Länsstyrelsen övervägt att ge området en riskklass 1, men att skyddsvärdet bedöms vara lågt vilket gör att den slutliga klassificeringen landade i en riskklass 2. Anledningen till den höga klassificeringen är att verksamheten under lång tid använt sig av klorerade lösningsmedel.

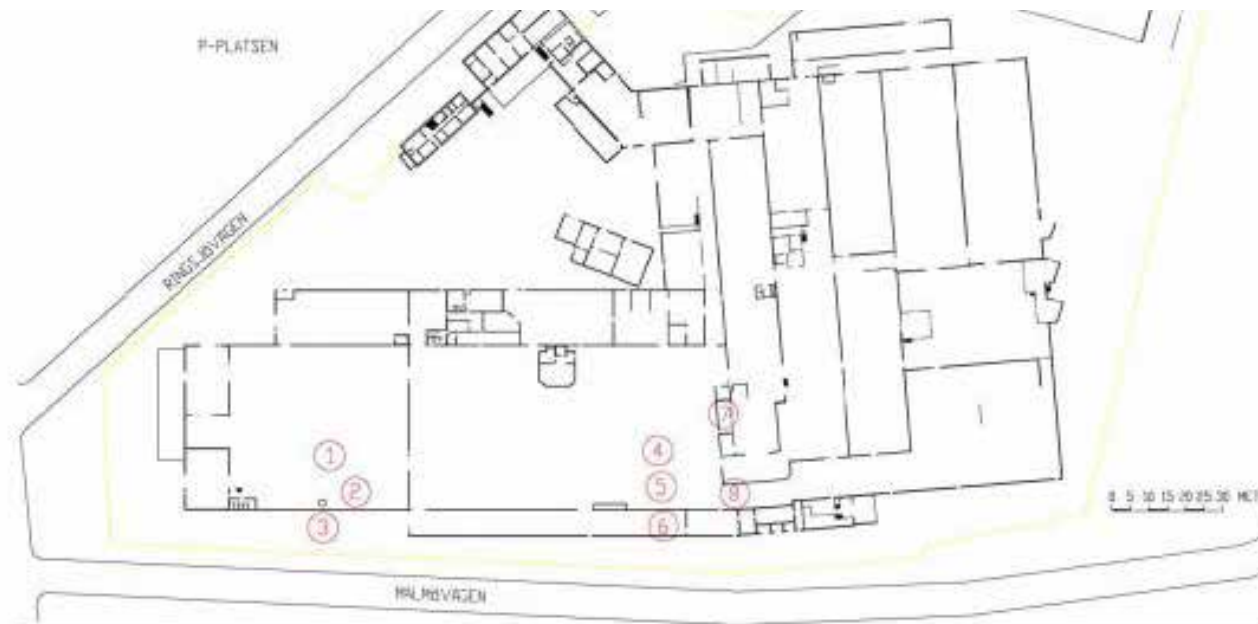
Klorerade lösningsmedel och i detta fallet Trikloret är en kemikalie som uppmärksammas allt oftare i samband med mark- och grundvattenföroreningar. Den bedöms ha mycket hög farlighet och även relativt små mängder kan förorena stora områden. Exploatören har därför tagit fram en översiktlig miljöteknisk undersökning.

### Historik

Fastigheten Hällbo 17 har sedan 1937 innehållit industriverksamhet för plåtindustri. Under åren har industriverksamheten tillverkat diverse stål- och plåtdetaljer som även inneburit behov av avfettning och lackering i stor skala. Tidigare använde man inom verksamheten trikloret (tri) för avfettning innan våtlackering. Från 1989 skedde en succesiv övergång från detta till järnfosfatering och pulvermålnings. Även blästring (torr)

PAH= finns i petroleum och kol samt bildas vid förbränning av organiskt material. Detta betyder att ämnena förekommer i stadsmiljöer. De bildas även vid grillning av mat, främst från proteinrik sådan såsom kött. Den svarta stekytan kan innehålla koncentrationer av PAH:er som långt överstiger gränsvärden i luft, varför grillad mat kan anses vara en orsak till ökade cancerfrekvenser hos människor.

Småskalig vedeldning, trafik inklusive fartygstrafik och rökning är de huvudsakliga källorna till utsläpp av PAH i luft i Sverige. Spill av eldningsolja, till exempel bunkerolja till fartyg, ger utsläpp av PAH till mark och vatten.



Figur 12. Placering tri-tankar, tri-avfettare, förtunningsanläggning samt myrsyrabad (markerat med numrerade cirklar). Swecos Miljötekniska undersökning

och alkalisk avfettning användes. Man har tidigare hanterat stora mängder kemikalier, bl.a. lösningsmedel (xylen) och trikloret. Under 70-talet var förbrukningen av trikloret mycket stor (inköp av 35-45 ton trikloret finns registrerade under 1975). Trikloret förvarades utomhus i tank. Enligt uppgifter avvecklades tankarna i början av 1990-talet.

Inom planprogramområdet finns flera områden där man under längre tider hanterat drivmedel och haft verkstadslokal som även dessa har potentiella föroreningsrisker. Det finns flertalet nergrävda cisterner kvar från tidigare bensinstationer.

### Undersökning

En översiktlig miljöteknisk undersökning har tagits fram av SWECO environment i november och december 2019.

Miljötekniska undersökningen har genomfört olika typer av provtagning beroende på tänkbara föroreningsämnen. Man har tagit prov av jord, grundvatten, asfalt och porgas.

Klorerade lösningsmedel kännetecknas bl. a. av hög flyktighet. Om det skett läckage till jordlagren inom det aktuella området är det högst troligt att porgasen i jordlagren är påverkade av denna kemikalie eller dess nedbrytningsprodukter. Provtagningen och analys av porgas är därför lämpligt som ett första steg för att kartlägga om det finns flyktiga föroreningar, samt om det finns skäl att göra ytterligare utredningar om spridning eller inte.

Valet av punkter för porgasprovtagning utgörs av den historiska information som finns av var man använt klorerade lösningsmedel och placering av tankar mm.

### Föroreningsresultat

#### Jord

Undersökningen av jordproverna visar att stora delar av Hällbo 17 består av olika typer av fyllningsmaterial. Prov på fyllningsmassor och naturlig jord har visats sig innehålla halter av PAH-H som överskrider Naturvårdsverkets generella riktvärde för känslig mark på enstaka prover.

Avseende metaller underskrids Naturvårdsverkets rekommenderade värden för merparten av utredda metaller och punkter.

#### Grundvatten

Analys av grundvatten från en provpunkt påvisade barium överskridande "target value" för Holländska riktvärden övriga halter av metaller återfinns inom kategorin mycket låga halter enligt SGUs bedömningsgrunder.

I en punkt påträffades trikloreten överskridande gränsen för låga halter enligt SGUs bedömningsgrunder.

#### Porgas

Resultaten från fältmätningarna av porgas dektektade flyktiga kolväten från 3 av 13 provpunkter. Nivån som uppmättes var som högst en halt av trikloreten som ligger 12 gånger under riktvärdet för vad som tillåts vid bostäder. Intill punkt P1907 på karta XX uppmättes det högsta värdet av trikloreten.

#### Klorerade lösningsmedel

Inom Hällbo 17 har det i anslutning till tidigare placering av cisterner för trikloreten påträffas halter av trikloreten i både porgas och grundvatten. Högst halter har påträffats i anslutning till grundvattenrören R1906 vilket är i det område det historisk sett varit en cistern placerad längst tid. Halterna i porgas är vid det enda måttillfället cirka 12 gånger under beräknade jämförvärden, men då det endast skett en mätning och i utkanten av det område där trikloreten tidigare använts kan det inte uteslutas att det finns högre halter i närområdet och då även över beräknade jämförvärden. Det har inte utförts några undersökningar för om det finns en spridning utifrån fastigheten åt sydost.

#### Slutsatser

Swecos undersökning ger tillsammans med tidigare genomförda undersökningar en översiktlig bild av föroreningsituationen inom det aktuella planprogramområdet. Påträffade föroreningar bedöms inte utgöra en oacceptabel risk för nuvarande verksamhet inom utredningsområdet.

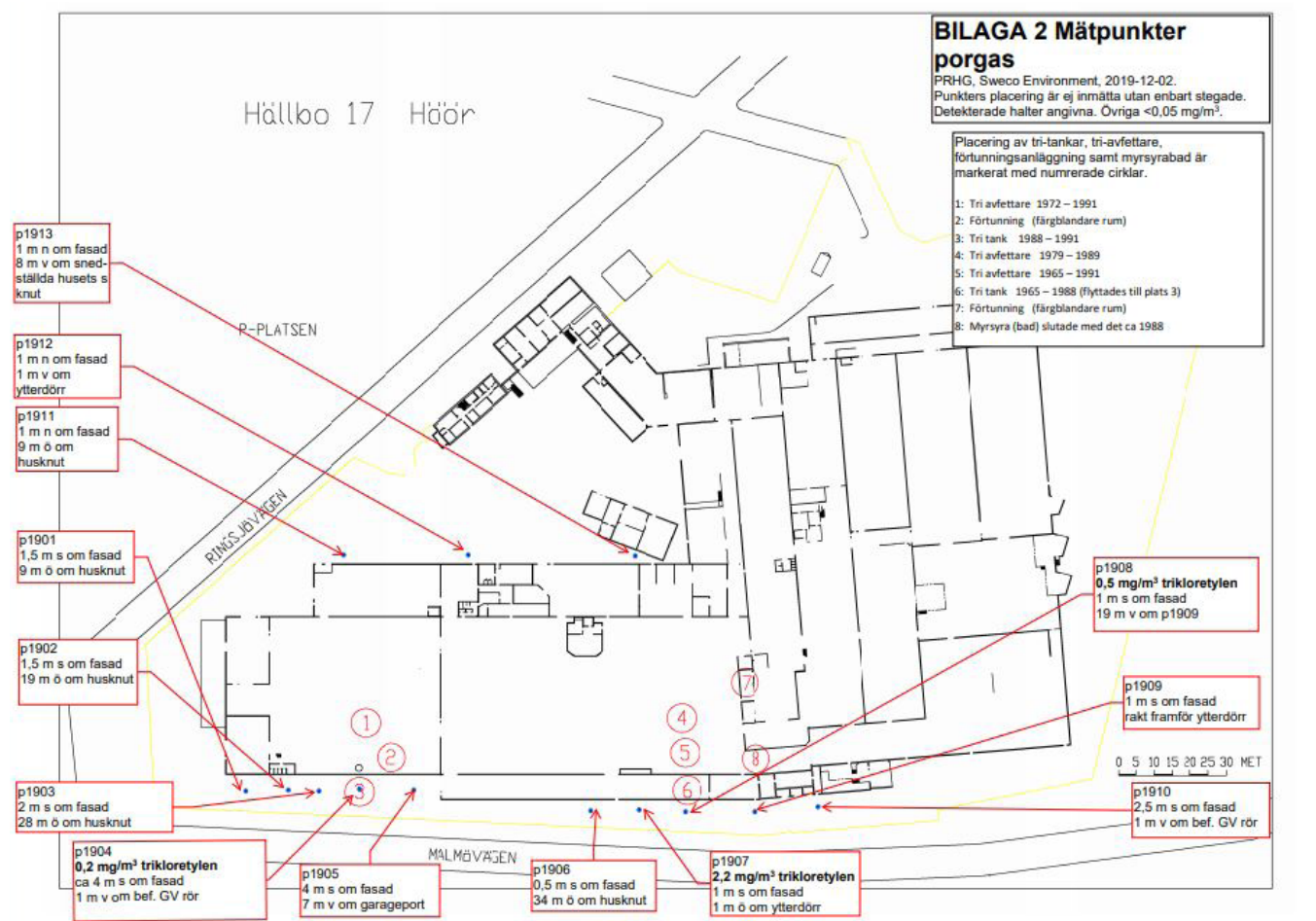
Det tidigare åkermarksområdet i utredningsområdets östra delar bedöms inte förorenat och här bedöms det inte heller finnas behov av ytterligare utredningar. Detta område bedöms utifrån denna aspekt lämplig för bostäder.

Fastigheten Hällbo 17 och 43 har lätt förorenade fyllningsmassor med risk för lokala föroreningshalter över känslig markanvändning. Inför en eventuell exploatering rekommenderas en förtätad provtagning av fyllnadsmassor.

Beträffande förekomsten av trikloreten i porgas och

grundvatten bör denna förorening vidare undersökas och avgränsas. Undersökningar bör ske genom mätningar och analys av grundvatten och porgas inom planprogrammets området, men även spridningar ut från fastigheten bör utredas. Det bedöms troligt att marken kan göras lämplig för bostäder, dock kan åtgärder krävas för att sanara marken.

Inför eventuell urschaktning av förorenade jord- och asfaltmassor ska en anmälan enligt 28 § förordning om miljö- och hälsoskydd inlämnas till miljöförvaltningen i god tid innan arbetena påbörjas.



Figur 13. Mätpunkter och resultat från provtagningen av porgas. Swecos miljötekniska utredning

## Geoteknik

Sweco civil AB, har under vintern 2019 genomfört geotekniska undersökningar över programområdet för att fastslå lämplig grundläggning och ge information för vidare planering inför bostadsexploatering.

### Geotekniska förhållanden

Enligt SGU:s (Sveriges geologiska undersökning) hemside framgår det att planområdets jordart huvudsakligen är morän. Planområdet är enligt SGU ett grundvattenmagasin (stora delar av Höörs centrum är utpekade som område med grundvattenmagasin).

Ytskiktet inom undersökningsområdet utgörs av fyllning av grusig sand. Fyllningsdjupet är ca 0,3 till 3,1 meter under markytan.

De naturliga jordlagren under fyllning utgörs av grusig sand med ett djup ca 2,5 till 5,0 meter under markytan. Sanden har en medelfast lagringstäthet.

Jordlagren av grusig sand vilar på siltig sand/sandig silt, med ett djup ca 4,0 till 5,0 meter under markytan. Den siltiga sanden har en lös lagringstäthet.

Den siltiga sanden/sandiga silten underlagras av siltig sandmorän ner till undersökt djup, som mest ca 5 meter under markytan. Sandmoränen har en medelfast till fast lagringstäthet.

### Geohydrologiska förhållanden

Vid provtagning observerades det fria vattenytan ca 1,2 till 2,3 meter under markytan i provtagningshålen. Grundvatten observerades vid nivåer ca +62,0 till +63,4. Observerade nivåer motsvarar ett grundvattenstånd ca 1,5 till 3 meter under befintlig markyta. Det högsta grundvattenståndet har observerats i de sydvästliga delarna av området. Med hänsyn till att observationstiden varit kort, ska grundvattennivån tidvis förväntas vara både något högre och lägre än vad som hittills uppmäts.

## Radon i markluft

Uppmätta radonhalter i markluft ligger mellan 8 och 40 kBq/m<sup>3</sup>. Då jordlagren domineras av sand motsvarar det att uppmätta värden ligger inom gränsen för normalradonmark. Därför rekommenderas radonskyddande åtgärder.

### Rekommendationer

- Grundläggning för byggnader i upp till 4 plan bedöms kunna ske med kantförstyvad platta på mark. Detta avser såväl bärande delar av bottenplattan som de delar som endast utgör golv på markplan.
- Grundvattnets trycknivå får i utförandeskedet inte ligga närmare lägsta schaktnivå än 0,5 meter. Vid behov utförs en temporär grundvattensänkning.
- Tillfällig avsänkning av grundvattennivån får endast utföras om det är uppenbart att varken allmänna eller enskilda intressen påverkas. I annat fall krävs tillstånd enligt miljöbalken. Länsstyrelsen bör kontaktas i frågan om avsänkning är aktuell.
- Med hänsyn till den genomsläppliga jorden inom området är förutsättningarna för lokalt omhändertagande av dagvatten genom infiltration goda.

## Risker och störningar

### Plåtindustri - Hällbo 17

På fastigheten Hällbo 17 (inom programområdet) finns idag industriell verksamhet. Det rör sig om tillverkning av plåtkomponenter till verkstadsindustrin samt renovering av dieselpartikelfilter till fordonsindustrin. Verksamheten är klassad som C-verksamhet vilket innebär att Tillstånds- och tillsynsnämnden i Höörs kommun svarar för tillsynen.

Avsikten är att industriverksamheten ska flytta till en ny anläggning på verksamhetsområde nord i Höör. Den första etappen av stadsomvandlingen för Hällbo-kvarteret är dock tänkt att ske medan verksamheten fortfarande är i drift på nuvarande plats.

De störningar som tillstånds- och tillsynsnämnden känner till från verksamheten gäller buller och lukt. Ett

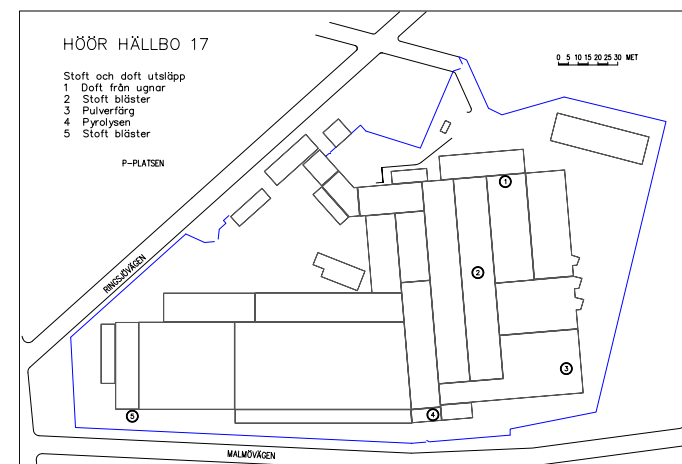
klagomål om detta inkom 2016. Verksamheten gjorde vissa åtgärder gällande båda och följde upp med en ny bullerutredning 2017. Inga ytterligare klagomål har inkommit därefter.

Verksamheten genomför dessutom årliga stoftmätningar enligt krav i deras tillstånd. Det ligger långt under riktvärdet 5 mg stoft/Nm<sup>3</sup>tg med en halt på 0,3 mg/Nm<sup>3</sup>tg.

### Drivmedelsstationer

Det finns en drivmedelsstation inom programområdet (på fastigheten Hällbo 23) och ytterligare två drivmedelsstationer i nära anslutning till programområdet (fastigheterna Veterinären 2 respektive Åhus 9). Utöver tillsyn genom Tillstånds- och tillsynsnämnden har verksamheterna även tillstånd enligt lagen om brandfarliga och explosiva varor (LBE).

Det finns inga bindande generella skyddsavstånd som anger hur nära drivmedelsstationer det är möjligt att bygga bostäder, utan de specifika förutsättningarna behöver studeras på platsen.



Figur 14. Aktuella störningskällor och deras position. Källa, Industrigruppen HCU.

Förutom de uppenbara störningar i form av buller och lukt som kan uppstå vid en drivmedelsstation finns även vissa risker kopplade till lastning och lossning av drivmedel. Dessa risker prövas genom LBE-tillståndet. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har publicerat en vägledning som preciserar antalet meter från olika delar av en bensinstationsanläggning till byggnationer (Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer, MSB 2015). Det längsta avståndet att förhålla sig till är 25 meter och det gäller från påfyllningsskåpen. Från mätarskåpen gäller 18 meter.

I det här fallet bedöms störnings- och olycksrisken vara liten från de två drivmedelsstationer som ligger på andra sidan 23:an, dels genom avståndet i sig (25 m mellan fastigheterna) och dels genom att väg 23 i sig genererar störningar som bedöms dominera över störningen från verksamheterna.

Avsikten är att fastigheten Hällbo 23 ska ingå i stadsomvandlingen och bebyggas med bostäder. Om det blir så att verksamheten på Hällbo 23 fortfarande pågår när detaljplaner upprättas för bostäder på angränsande fastigheter behövs en närmare bedömning av vilka anpassningar som är lämpliga. Det kan då handla om dels byggnadsfritt avstånd och dels vegetation eller andra skärmande åtgärder.

#### Transport av farligt gods

Väg 23 är inte rekommenderad transportled för farligt gods i det vägavsnitt som angränsar till planområdet. I stället finns lokala trafikföreskrifter som begränsar transport av farligt gods. Endast gods av klasserna 1 och 2 är tillåtna, där klass 1 står för explosiva ämnen och klass 2 gaser. Flytande farligt gods är inte tillåtet, utom när det utgör kortast möjliga lämpliga väg för lastning och lossning vid mottagaren. Eftersom det finns tre drivmedelsstationer invid cirkulationsplatsen i programområdets södra ände kan det förväntas att flytande farligt gods transporteras på vägen i någon omfattning. Med hänsyn till föreskrifterna som begränsar transport av farligt gods på vägen bedöms dock omfattningen vara så begränsad att ingen särskild hänsyn behövs i planarbetet.

## Trafikbuller

### Trafikbullerförordningen

Sedan 1 juni 2015 gäller förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader som ska tillämpas vid planläggning för bostäder. Förordningen reglerar riktvärden med en huvudregel (3 §) och en avstegsregel (4 §). I detta planprogram tillämpas i första hand huvudregeln:

Buller från spårtrafik och vägar bör inte överskrida

1. 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, och
2. 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden.

### Bullerberäkning och slutsatser

Höörs kommun har beräknat bullernivåer med Tyréns app "Road Noise" (se trafik-avsnitt). Trafikflöden har räknats upp till år 2040 och trafikbullernivåerna har därför beräknats utifrån 13650 personbilar och 1560 lastbilar, totalt 15210 fordon/dygn (ÅDT). Väglutningen satts till 1 % och omgivningen har angivits till landsbygd (country), vilket innebär att reflektioner från omgivningen inte räknas in.

Slutsatsen är att 30 m från vägmitt är det möjligt att klara riktvärdet 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad och maxnivån 70 dBA. Därutöver behöver ljuddämpade uteplatser ordnas, där den ekvivalenta ljudnivån inte överskrider 50 dBA.

I det fortsatta planarbetet behövs kompletterande bullerberäkningar utifrån de mer detaljerade förutsättningar som då kommer att vara kända. Bullernivåer behöver även beräknas längs kommunala gator.



Väg 23 genererar buller som påverkar programområdet.

# Utbyggnadsförslag



# Introduktion

## Beskrivning av området

Hällboområdet planeras att utvecklas till en levande del av Höör med en brokig småstadskaraktär och med öppna gröna kvarter. Området ska vara behagligt att besöka, vistas och bo i. Skalan är den av en skånsk småstad och är starkt influerad av hur centrala Höör är utformat. Bebyggelsen uppförs i 2-4 våningar och har i många fall en utformning som ger den ett småskalig uttryck t.ex. att den översta våningen är indragen eller utgörs av en inredd vind med takfönster och takkupor. Huvudregeln är att ny bebyggelse har sadeltak men det finns en stor variation i taklandskapet med även t.ex. platta tak och brutna sadeltak.

Ny bebyggelse placeras i fastighetsgräns och bildar kvarter med tydliga offentliga stadsrum utåt och en grön privat gård inåt. Det är en stabil och flexibel struktur som klarar de flesta användningar, står sig över tid och bildar bra boendeförhållanden. I viktiga lägen där många människor passerar, så som gatuhörn, finns verksamhetslokaler för mindre butiker, service och företag vilket ökar både tryggheten och trivseln i området. I bottenvåningarna finns även funktioner kopplade till bostäderna så som tvättstugor och cykelförråd med entré både från huset och gatan. Många bostäder har också små och trivsamma uteplatser mot mindre gator, parker och platsbildningar.

En bärande kvalitet i området är de småskaliga och intima gaturummen som inbjuder till promenader och vistelse. Dessa gaturum hänger samman i gena stråk som binder samman en rad lummiga platsbildningar och en större park. Motorfordon kan angöra i stort sett hela området men de mindre gatorna är utformade på så vis att trafiken håller ett tempo som är anpassat till fotgängarnas villkor. Parkeringsanordnas främst i ett gemensamt parkeringshus och i underjordiska garage men markparkering kan även förekomma på områdets

huvudgata och i mindre utsträckning på de mindre sidogatorna. På så vis sparas den värdefulla marken i det offentliga rummet och på innergårdarna åt trevliga och gröna miljöer att vistas i.

Hällboområdet ska uppfattas som en naturlig del av Höör och därför fortsätter befintliga stråk och gator in i området. Det nybyggda området drar nytta av och förstärker den gröna och lummiga miljö som redan finns kring Gästis och Kolljungabäcken. På ett liknande vis lyfts området även av sin koppling till Gamla torg och den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen som redan finns där. Nya tillägg kring Gamla torg ska respektera den karaktär som finns kring torget och i sig själva utgöra värdefulla tillägg som lyfter kulturmiljön.

## Exploateringsnivå

Sammantaget uppförs i området cirka 50 000 m<sup>2</sup> bruttoarea bostäder motsvarande cirka 500 bostäder. Därtill möjliggörs för uppförandet av cirka 6000 m<sup>2</sup> bruttoarea kontor och service samt ett parkeringshus med plats för cirka 250-350 bilar.

## Etappvis utbyggnad

Området uppförs etappvis. I den första etappen utvecklas fastigheten Hällbo 27 (närmast Gamla torg) och därefter området där Systrarna Larsson och Ingo-macken har sin verksamhet idag (Hällbo 23 och del av Hällbo 17). Därefter byggs området ut däremellan först söderut från Hällbo 27 sedan längs med Väg23/Malmö vägen och slutligen utmed Ringsjövägen.



Hällboområdet byggs ut etappvis i 6 etapper

# Stadsbyggnadsprinciper för Hällboområdet

## Hur används principerna?

Stadsbyggnadsprinciperna fungerar som en kvalitetssäkring och ett underlag till detaljplanering för Hällboområdet. Nedan beskrivs målsättningen med varje princip och på följande sidor beskrivs mer ingående vilka prioriterade frågor som ingår under respektive princip. Alla frågor är möjliga att på olika vis reglera i en detaljplan.

## Princip 1 - En levande del av Höör

Hällboområdet ska utvecklas till en livskraftig och trivsamt stadsdel som inbjuder till utvistelse. Området ska upplevas som tryggt med mycket liv och rörelse och med mötesplatser för boende och besökare.

## Princip 2 - Brokig småstad

I den brokiga småstaden finns stor variation vad gäller olika hustyper, skala på husen och arkitektoniska uttryck. Inom kvarteren finns en variation som ger ett brokigt och trevligt intryck. Mellan kvarteren finns täta och gröna gaturum anpassade efter en småstads skala.

## Princip 3 - Öppna och gröna kvarter

Ny bebyggelse uppförs i kvarter. Kvarterens innergårdar är gröna oaser för de boende. Varje kvarter har flera släpp mellan byggnaderna där träd och planteringar blir synliga från gatan. Även om det finns släpp så är gårdarna tydligt avskiljda från gatan och tillhör de boende i kvarteret.



# Karaktärsbilder för Hällboområdet



Bild: Kjellander Sjöberg arkitekter



Bild: Tengbom



Bild: Tengbom



Bild: Tengbom



Bild: Brunnberg & Forshed



Bild: White



Bild: Arkitema



Bild: Tengbom

# Stadsbyggnadsprincip 1 - En levande del av Höör

## Entréer och bebyggelsefronter mot gata



Bild: Tengbom

För att skapa en levande stadsdel är det av mycket stor vikt att entréer placeras mot gatorna. Om entréer istället placeras på bostädernas baksidor finns det risk för att bebyggelsen upplevs som stängd och miljön blir otrygg att vistas i. Stadsradhus och flerbostadshus där bostäderna i bottenvåningen har egen entré mot gatan är särskilt gynnsamma att uppföra ur detta hänseende.

## Gångfartsgator som norm



Bild: Tengbom

En gångfartsgata är en gata där alla trafikslag är välkomna men där de måste anpassa sin hastighet efter fotgängarnas villkor. Gatutypen inbjuder till vistelse samtidigt som det är möjligt att köra bil och angöra där. Bortsett från den huvudgata som går genom Hällboområdet är alla övriga gator gångfartsgator.

## Verksamhetslokaler i nyckellägen



Bild: Tengbom

För att skapa liv och rörelse i Hällboområdet större delar av dygnet samt för att öka servicebudet är det viktigt att det på centrala platser finns lokaler i bottenvåningarna. Andra funktioner som är positiva att ha i bottenvåningar där det av olika skäl inte fungerar med verksamhetslokaler är t.ex. cykelförråd och tvättstugor. Det är även positivt att andra funktioner än bostäder finns i området.

## Uteplatser mot små gator och platser



Bild: Tengbom

Omsorgsfullt utformade uteplatser kan berika en gata med grönska och folkliv samt göra att den upplevs som tryggare för alla som vistas där. En nyckelfaktor för att uteplatsen ska användas är att bostaden har en egen utgång till uteplatsen. Det är viktigt att dessa ytor inte blir så stora att det finns en risk att det istället anläggs parkeringsplatser på dem.



Entréer och bebyggelsefronter mot gata

Uteplatser mot små gator och platser

Verksamhetslokaler i nyckellägen

Gångfartsgator som norm

Stadsbyggnadsprincip 1 - En levande del av Höör

# Stadsbyggnadsprincip 2 - Brokig småstad

## Blandad skala inom kvarter



Kvarteren i Hällboområdet ska inbördes ha en varierande höjd och varierande våningsantal. Kvarter med en blandning av höjder ger ett intryck av småstad och är trivsamt för de som vistas i stadsdelen samtidigt som det knyter an till Höörs byggnadshistoria. Detta är en av de viktigaste faktorerna för att skapa den variation och karaktär som eftersträvas i området.

## Ett varierat taklandskap



Bebyggelsen i Hällboområdet ska i regel ha sadeltak men för att bryta ned skalan och skapa mer variation behövs ett varierat taklandskap med inslag av t.ex. indragna takvåningar, platta tak, sadeltak med takkupor. Med fördel uppförs även gröna tak och solceller på taken.

## Förskjutna byggnader

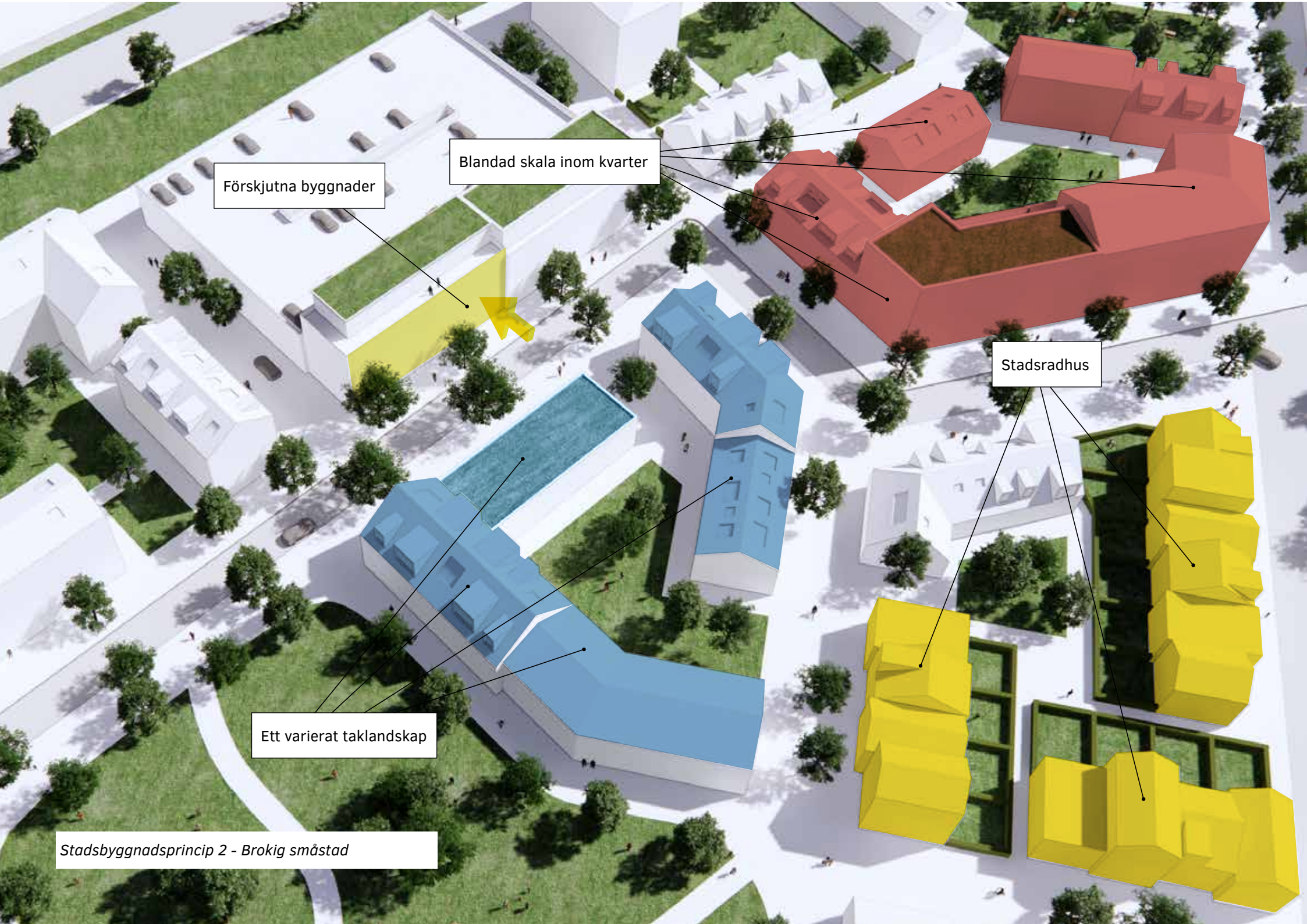


Att byggnader har olika bredd och därmed skapar förskjutningar mot gatan bildar ett varierat gaturum och bidrar till en brokig småstadskaraktär.

## Stadsradhus



I Hällboområdet planeras för flera kvarter med stadsradhus. De är ett viktigt inslag för att skapa variation och småstadskänsla i stadsdelen. Särskilt väl gör sig stadsradhusen längs parken, platsbildningar och mindre gator. Längor med stadsradhus ska inom sig innehålla en riklig blandning av våningsantal, färger, takutformningar och förskjutningar.



Förskjutna byggnader

Blandad skala inom kvarter

Stadsradhus

Ett varierat taklandskap

Stadsbyggnadsprincip 2 - Brokig småstad

# Stadsbyggnadsprincip 3 - Öppna och gröna kvarter

## Byggnader placeras invid gata



Byggnader placeras invid gata. Förgårdsmark ska vara 1 m. Undantaget är då det anordnas uteplatser mot gata. Bebyggelse ska omsluta kvarteret, skapa rumslighet och inte utgöras av punkthus.

## Gröna släpp mellan byggnader



För att skapa en mer öppen karaktär ska det finnas släpp mellan byggnader i alla kvarter (men ej mot väg 23). Släppen lämpar sig väl för plantering av träd som kan bidra till en grönare miljö både på gårdarna och gatorna.

## Gemensamma gårdar



I de fall ett kvarter får flera ägare får innergården inte styckas upp utan det ska istället tydligt avtalas att alla som bor i kvarteret har tillträde till innergården och ett gemensamt ansvar att sköta den.

## Ingen markparkering på gårdarna

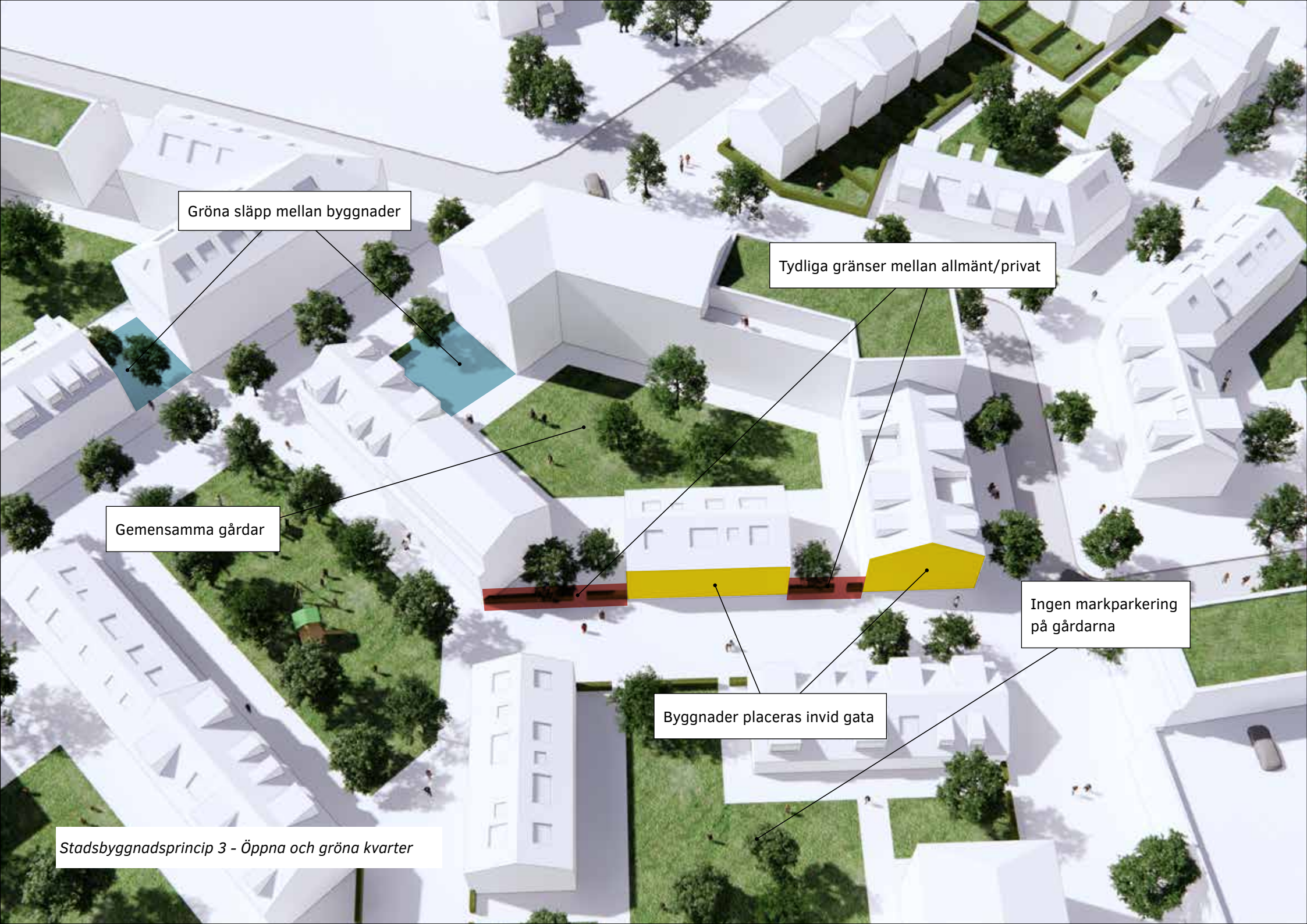


Parkering för boende och arbetande i området löses i p-hus och i underjordiska garage. För besökare finns kantstensparkering och viss parkering på gångfartsgator. Ingen markparkering anordnas på innergårdarna.

## Tydliga gränser mellan allmänt/privat



Även om det ska finnas släpp mellan byggnaderna i kvarteren är det viktigt att det tydligt avgränsas var kvarteren slutar och börjar. Detta kan göras med t.ex. grindar, häckar och väl gestaltade staket.



Gröna släpp mellan byggnader

Tydliga gränser mellan allmänt/privat

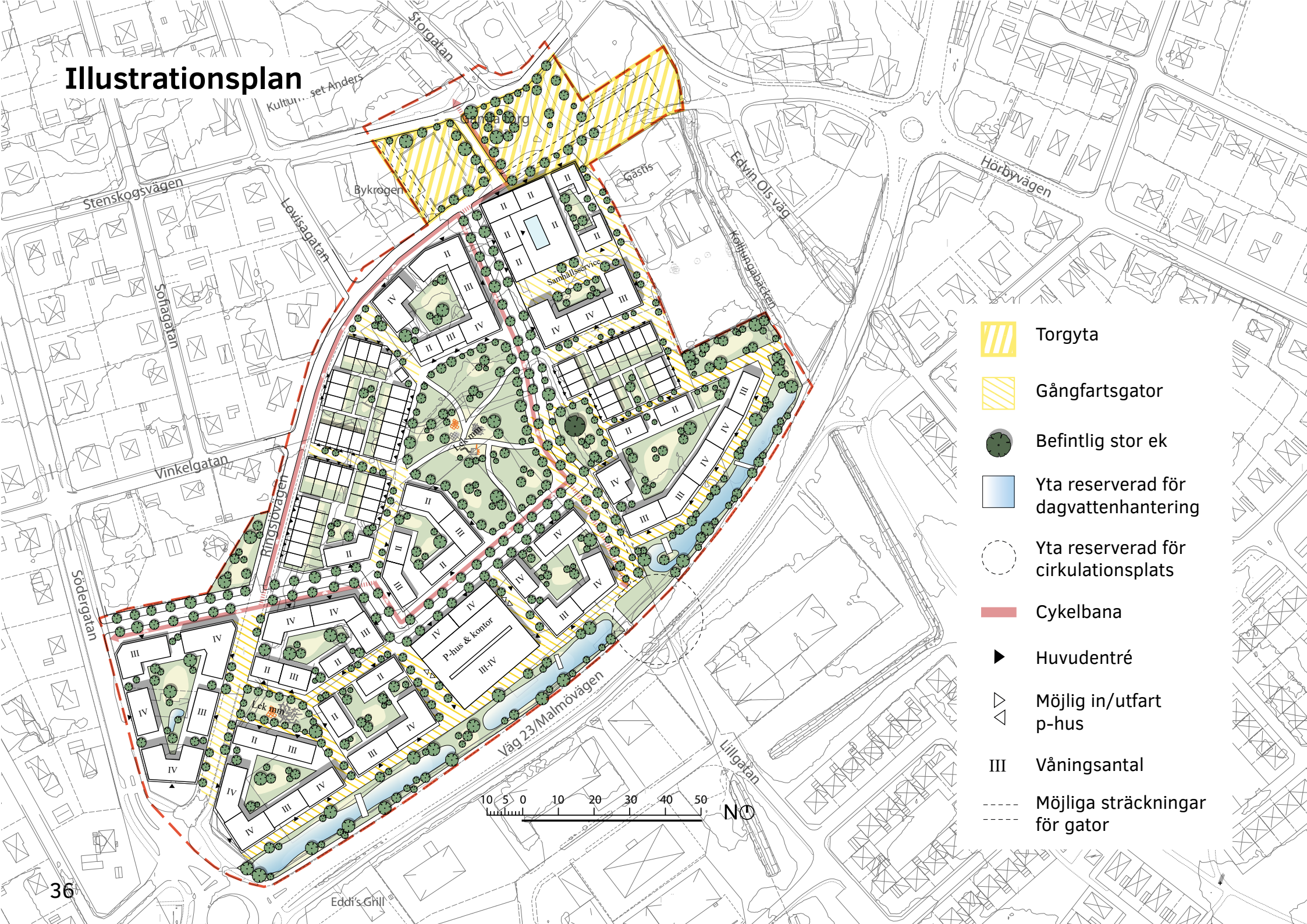
Gemensamma gårdar

Ingen markparkering  
på gårdarna

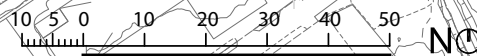
Byggnader placeras invid gata

Stadsbyggnadsprincip 3 - Öppna och gröna kvarter

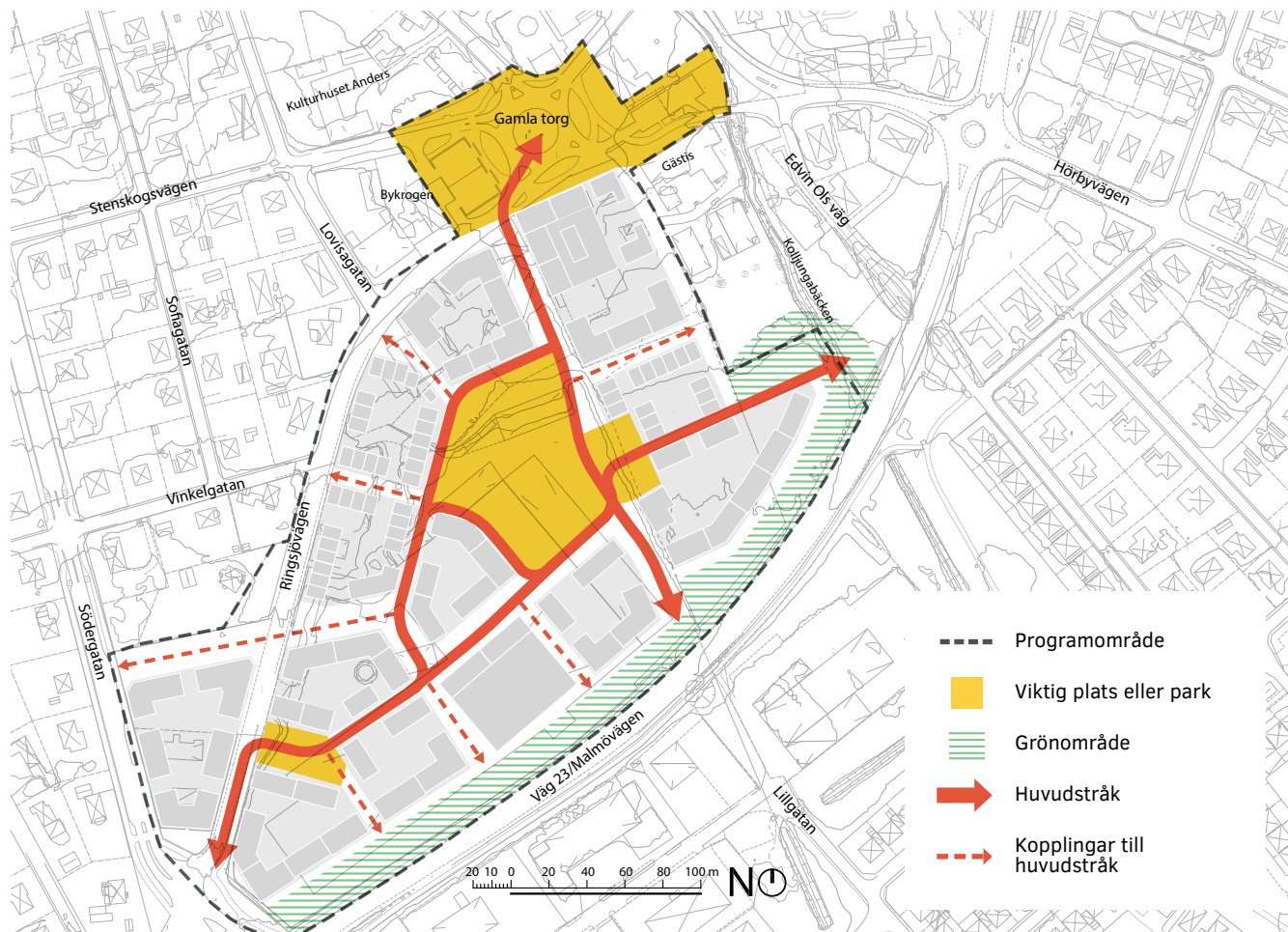
# Illustrationsplan



-  Torgyta
-  Gångfartsgator
-  Befintlig stor ek
-  Yta reserverad för dagvattenhantering
-  Yta reserverad för cirkulationsplats
-  Cykelbana
-  Huvudentré
-  Möjlig in/utfart p-hus
-  Våningsantal
-  Möjliga sträckningar för gator



# Viktiga stråk och platsbildningar för fotgängare och cyklister



Figur 15. Huvudstråk och viktiga platsbildningar. Tengbom

Från gamla torg i norr, Kollungabäcken i öster och korsningen Södergatan/Ringsjövägen i väster löper områdets huvudstråk. I mitten finns en stor park och utmed stråket finns även flera andra mindre platsbildningar. Området har ett finmaskigt gatunät som skapar en miljö som både är lätt att orientera sig i, som är gen och behaglig att vistas i. Visuella siktlinjer

är av stor betydelse för stråken där platsbildningar och parker placeras som fondmotiv i slutet på viktiga stråk. Gamla torg föreslås få en ny gestaltning. Mer plats föreslås för vistelse samtidigt som trafikytorna minskar. Befintliga träd och markparkeringar är möjliga att bevara. Torget får en yta i västerläge helt fri från trafik/angöring. Frågan om torgets eventuella omgestaltning är bara ytligt behandlad och kräver mer utredning.



Bild: Tengbom

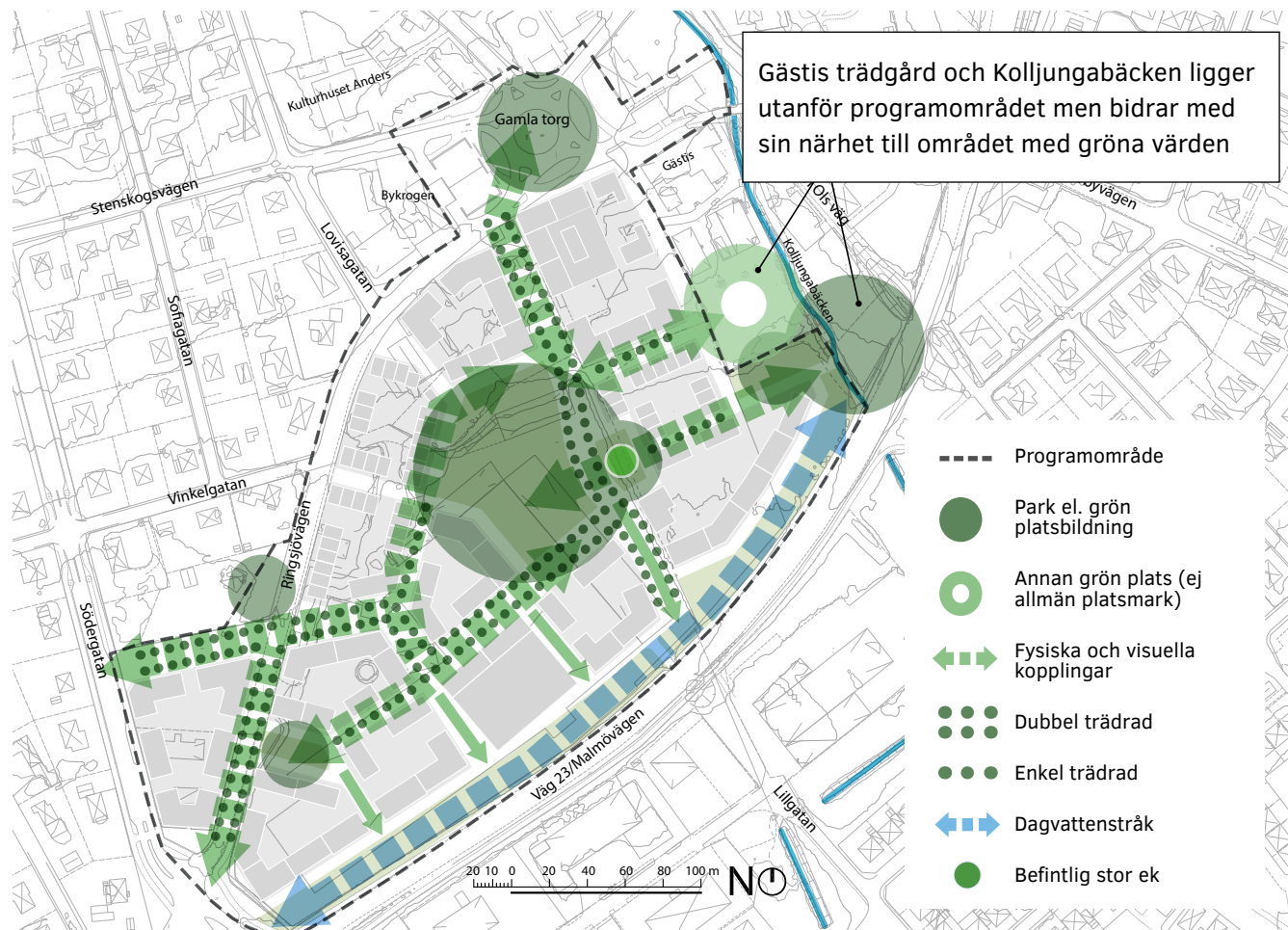
Att det kan finnas en visuell koppling till en målpunkt såsom en större park skapar mer attraktiva stråk.



Bild: Tengbom

Mindre platsbildningar i en småskalig miljö bidrar till stråkens kvalitet.

# Grönstruktur



Figur 16. Grönstruktur. Tengbom

Områdets hjärta utgörs av en stor park dit alla stråk leder. Längs huvudgatan föreslås trädplanteringar på båda sidor för att både skapa en grön ryggrad genom området men också för att visa gatans betydelse. Flera mindre gator föreslås också få planteringar och gatuträd för att stärka det gröna stråken mellan de gröna platsbildningarna och naturområdena.

Visuella kopplingar finns från parken till Gästis stora trädgård och till grönområdet kring Kolljungabäcken. Dagvattendammarna föreslås få en utformning som ger dem ett visuellt trevligt intryck för boende och förbipasserande samtidigt som det kan ha en pedagogisk verkan kring hantering av dagvatten och skyfall.



Bebyggelse samspelar med parker och platsbildningar genom att rama in dem och ha sina entréer riktade mot dem.



Alla gröna rum behöver inte vara stora utan även mindre och väl gestaltade gröna platser bidrar med kvaliteter.

# Kulturmiljö kring Gamla torg



Flygvy över gamla torg. Tengbom

För att hantera den känsliga kulturmiljö som finns kring Gamla torg krävs det att nya tillägg kring torget utformas med stor varsamhet. Skalan är också en viktig fråga. I programmet föreslås att det s.k. Colorama-huset blir kvar men rustas upp och får en extra våning. För att bryta ned upplevelsen av Colorama-husets skala och volym föreslås sadeltak mot Gamla torg samt att fasaden arbetas om så att byggnaden upplevs som flera mindre volymer.

Ny bebyggelse invid torget föreslås vara i två våningar men där den andra våningen är en inredd vind med sadeltak.

Övrig utformning av bebyggelsen kring torget föreslås följa kulturmiljöutredningens anvisningar.

En ny utformning av torget föreslås utredas. Vägdragningen kring Gamla torg ses över för att skapa mer vistelseyta. Befintliga träd, planteringar och markparkeringsplatser bevaras.

Se även Kulturmiljöutredning Hällbo 17 m.fl. Höör Mars 2020. Tengbom



Vy över ny bebyggelse på Gamla torg sett från nordväst med musikskolan i ryggen. Tengbom



Vy över ny bebyggelse på Gamla torg sett från nordväst med vårdcentralen i ryggen. Tengbom

## Kulturmiljö kring Gamla torg

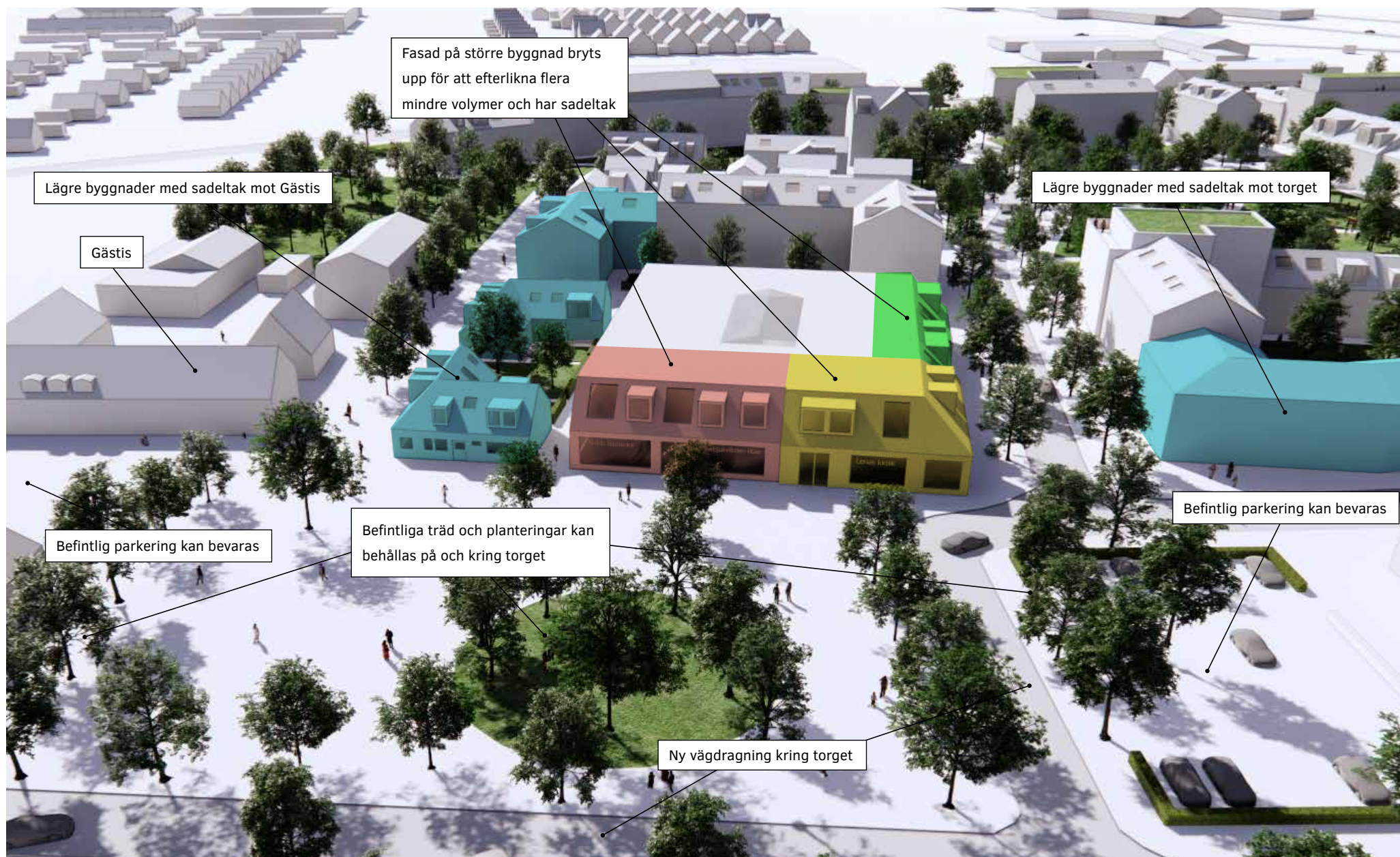


*Vy från nordväst, med Gamla torg i ryggen, mot det nya gaturummet. mellan Gästis (till vänster i bild) och fastigheten Hällbo 27. Tengbom*

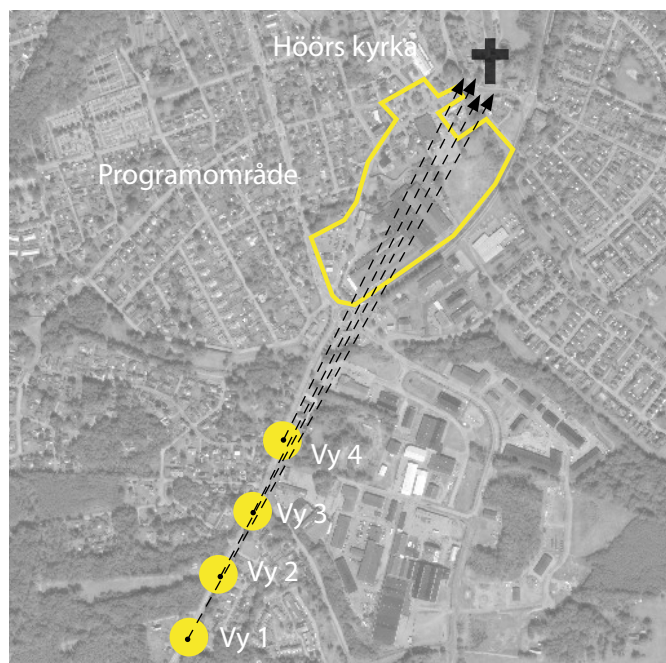


*Vy från sydväst över föreslagen ny bebyggelse vid Gmla torg med Ringsjövägen i ryggen. Tengbom*

# Kulturmiljö kring Gamla torg



# Vy från Malmövägen mot Höörs kyrka

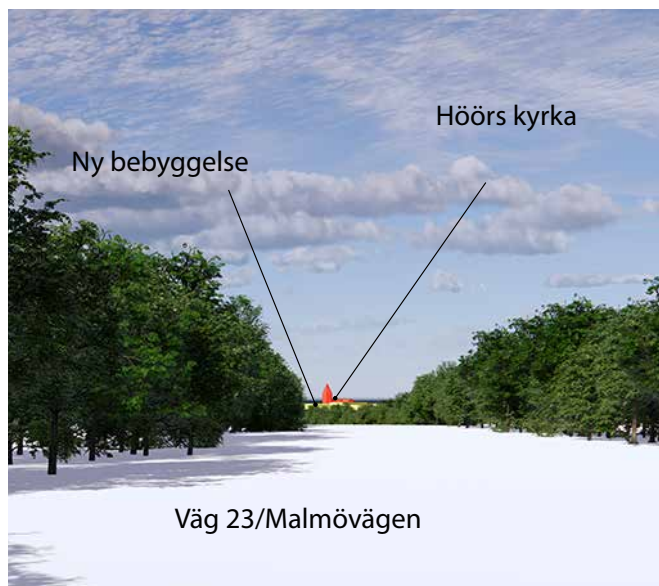


Figur 17. Ortofoto över Höör. Höörs kommuns kartportal

Siktlinjen mot Höörs kyrka söderifrån är kulturhistoriskt intressant. Därför har en analys genomförts av hur siktlinjen påverkas av planerad ny bebyggelse.

Datan som ligger till grund för modellen kommer från Höörs kommuns kartportal (öppen data). Modellen är ett verktyg för att bedöma siktlinjer och därför används förenklad geometri i den. En viss felmarginal finns men bedömningen är att det finns tillräckligt med marginal för att dra slutsatsen att den påverkan som föreslagen ny bebyggelse skulle ha på siktlinjen ovanför backen (vy 1-3) från Malmövägen/Väg 23 mot Höörs kyrka är marginell. Ny föreslagen bebyggelse skulle skymma den siktlinje som finns vid cirkulationsplatsen Södergatan/Malmövägen. Denna siktlinje är redan ganska begränsad av befintlig bebyggelse.

Se även Kulturmiljöutredning Hällbo 17 m.fl. Höör Mars 2020. Tengbom



Vy 1- ny bebyggelse påverkar siktlinje marginellt. Tengbom



Vy 2- ny bebyggelse påverkar siktlinje marginellt. Tengbom

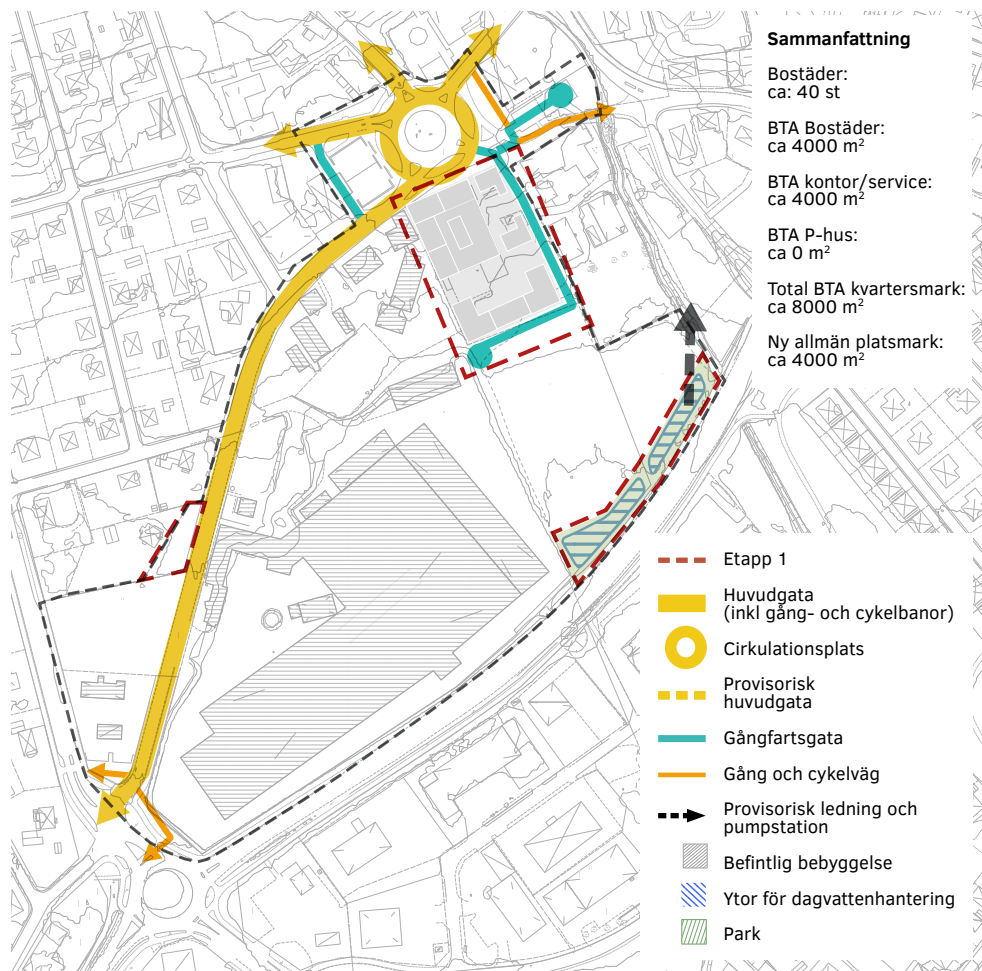


Vy 3- ny bebyggelse påverkar inte siktlinje. Tengbom



Vy 4 - ny bebyggelse påverkar inte siktlinje då kyrkan inte är synlig från denna vy idag. Tengbom

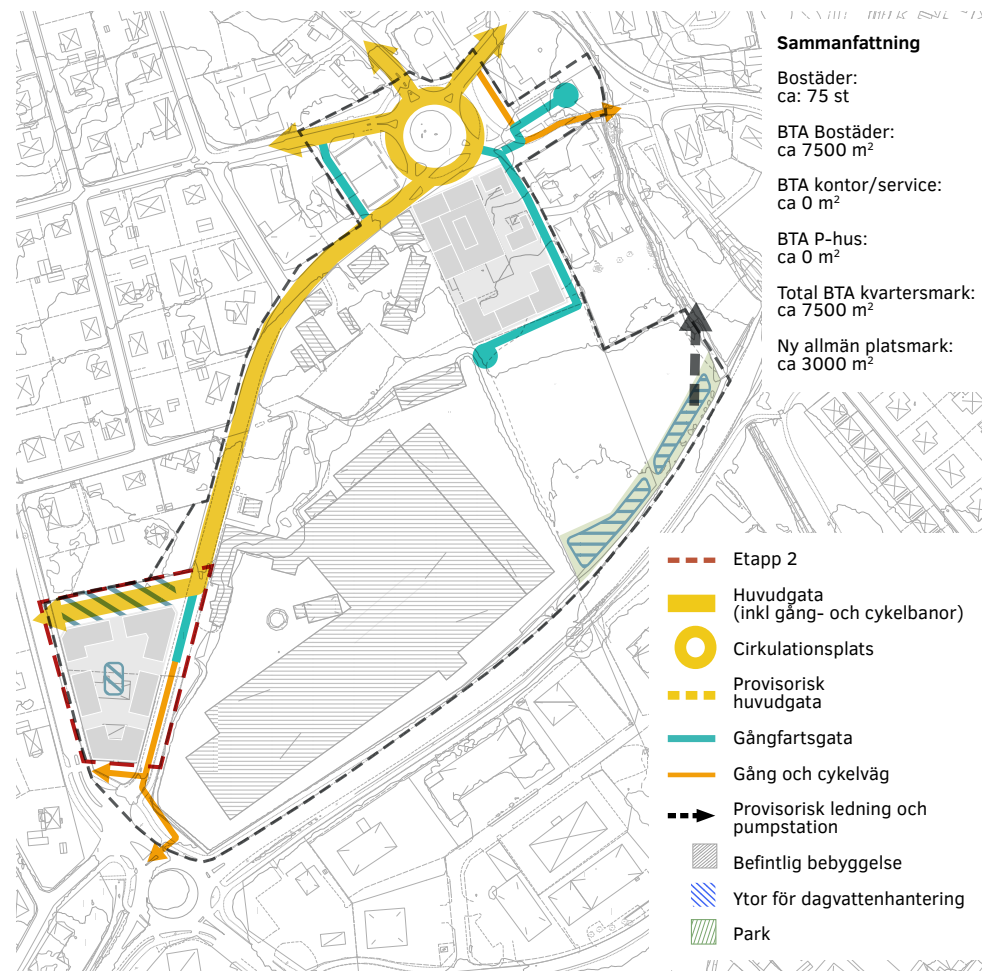
# Etappindelning



Figur 18. Bebyggelse, gator, dagvattenhantering och övriga allmänna platser etapp 1. Tengbom

## Etapp 1

I den första etappen utvecklas fastigheten Hällbo 27 med samhällsservice och bostäder. Befintlig byggnad får ytterligare en våning och nya fasader. Kvarteret angörs via en väg invid Gästis och med en vändzon. Därtill uppförs de första dagvattenlösningarna utmed väg 23 samt en tillfällig koppling med pump till Kolljungabäcken.

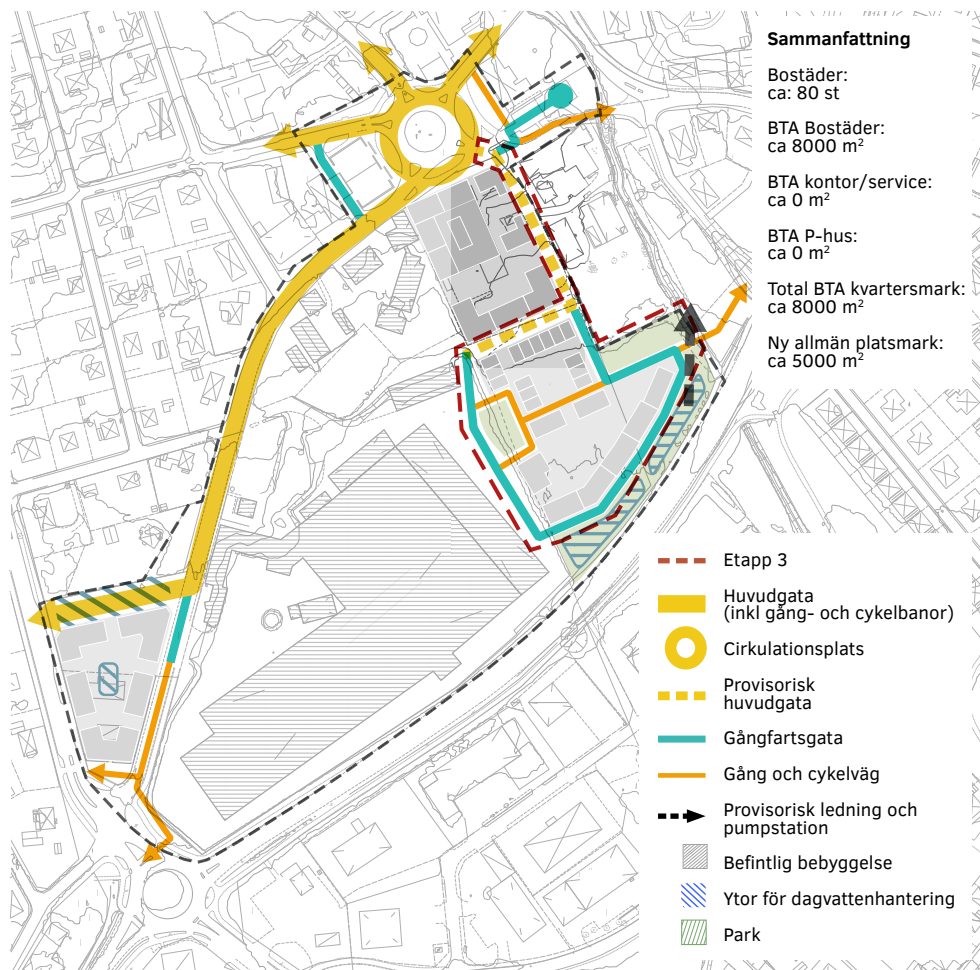


Figur 19. Bebyggelse, gator, dagvattenhantering och övriga allmänna platser etapp 2. Tengbom

## Etapp 2

Hällbo 23 och del av Hällbo 17 utvecklas med ett bostadskvarter. En ny gatukoppling uppförs mellan Södergatan och Ringsjövägen. Den nedre delen av Ringsjövägen stängs för motortrafik. Både den nya gatan och det nya kvarteret behöver egna lösningar för dagvatten.

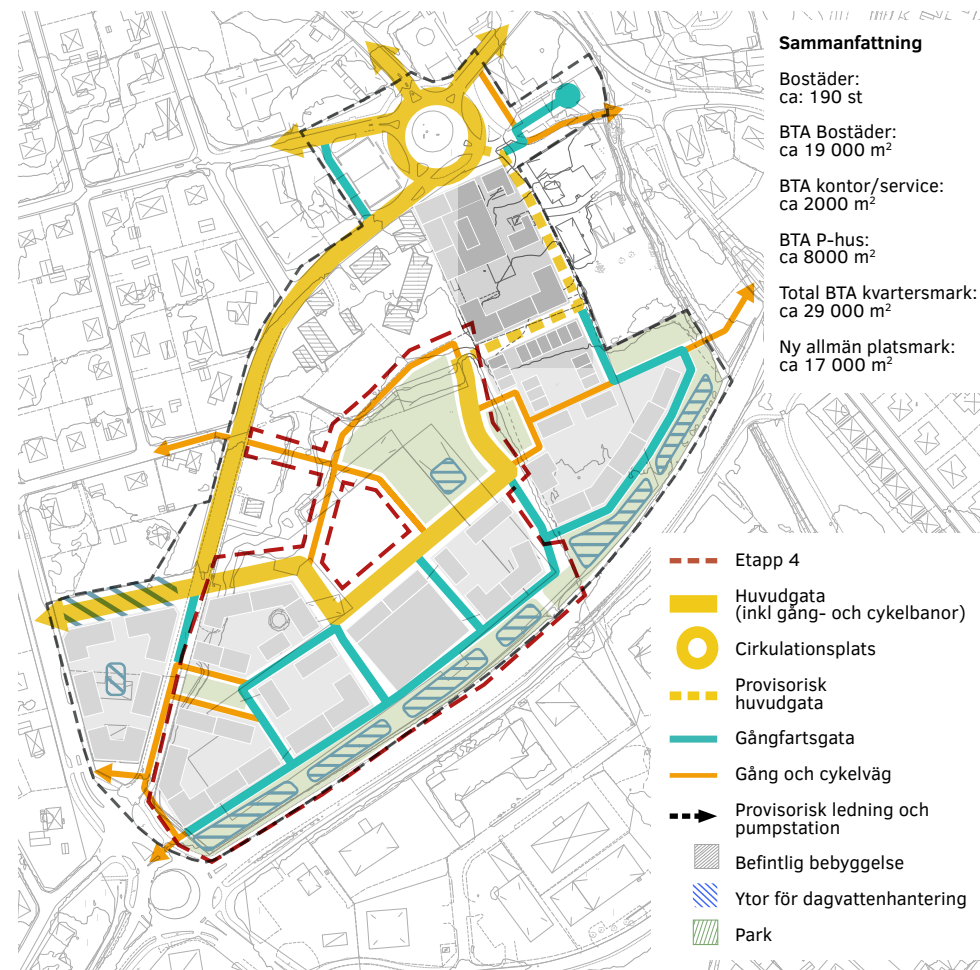
# Etappindelning



Figur 20. Bebyggelse, gator, dagvattenhantering och övriga allmänna platser etapp 3. Tengbom

## Etapp 3

Den tredje etappen omfattar två bostadskvarter och en grön platsbildning (där en befintlig stor ek redan står) med tillhörande gångfartsgator och gång- och cykelvägar. Vändplatsen försvinner och invid Hällbo 27 uppförs en provisorisk lösning där gång- och cykeltrafik skiljs från motortrafik. En koppling för gång- och cykel över Kolljungabäcken bör även utredas.

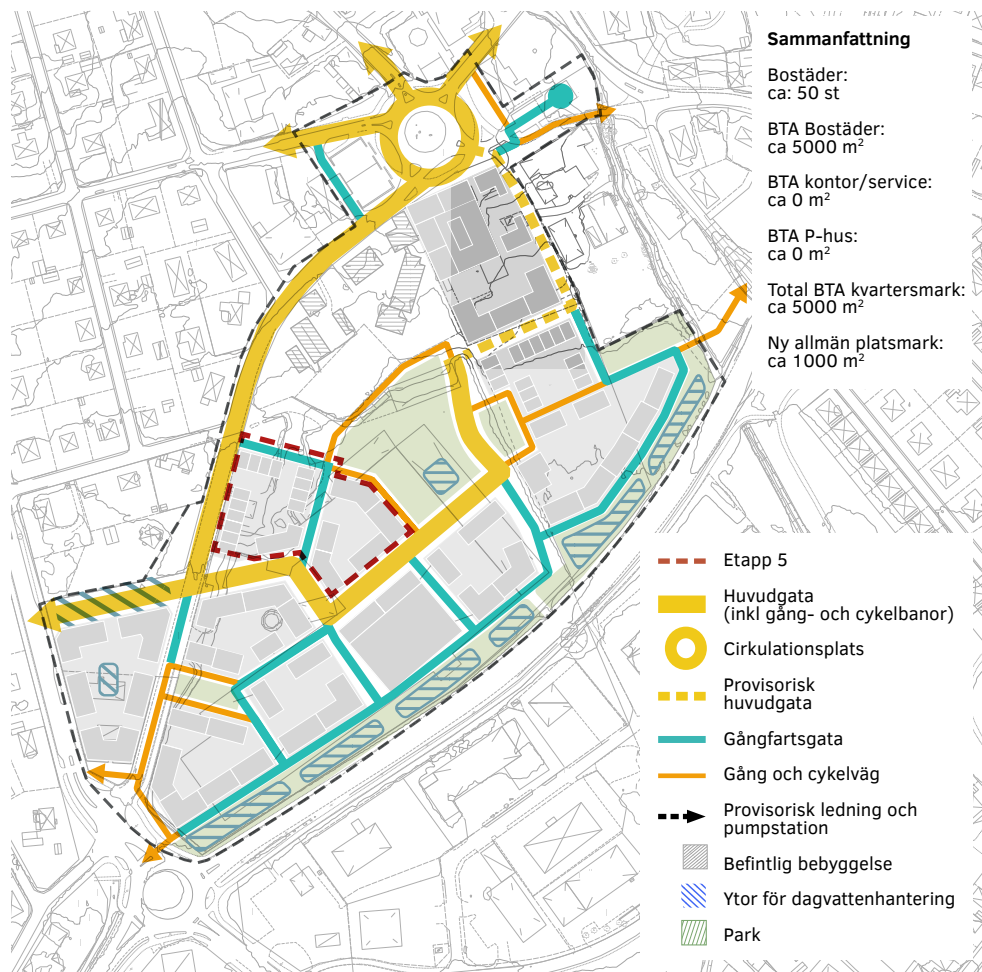


Figur 21. Bebyggelse, gator, dagvattenhantering och övriga allmänna platser etapp 4. Tengbom

## Etapp 4

En omfattande utbyggnad föreslås i etapp fyra med flera bostadskvarter, ett multihus (kombinerat p-hus och kontorshus) en stor park, en mindre grön platsbildning en större utbyggnad av vägnätet inklusive uppförandet av en huvudgata mellan Ringsjövägen och Hällbo 27. Dagvattensystemet byggs färdigt utmed väg 23.

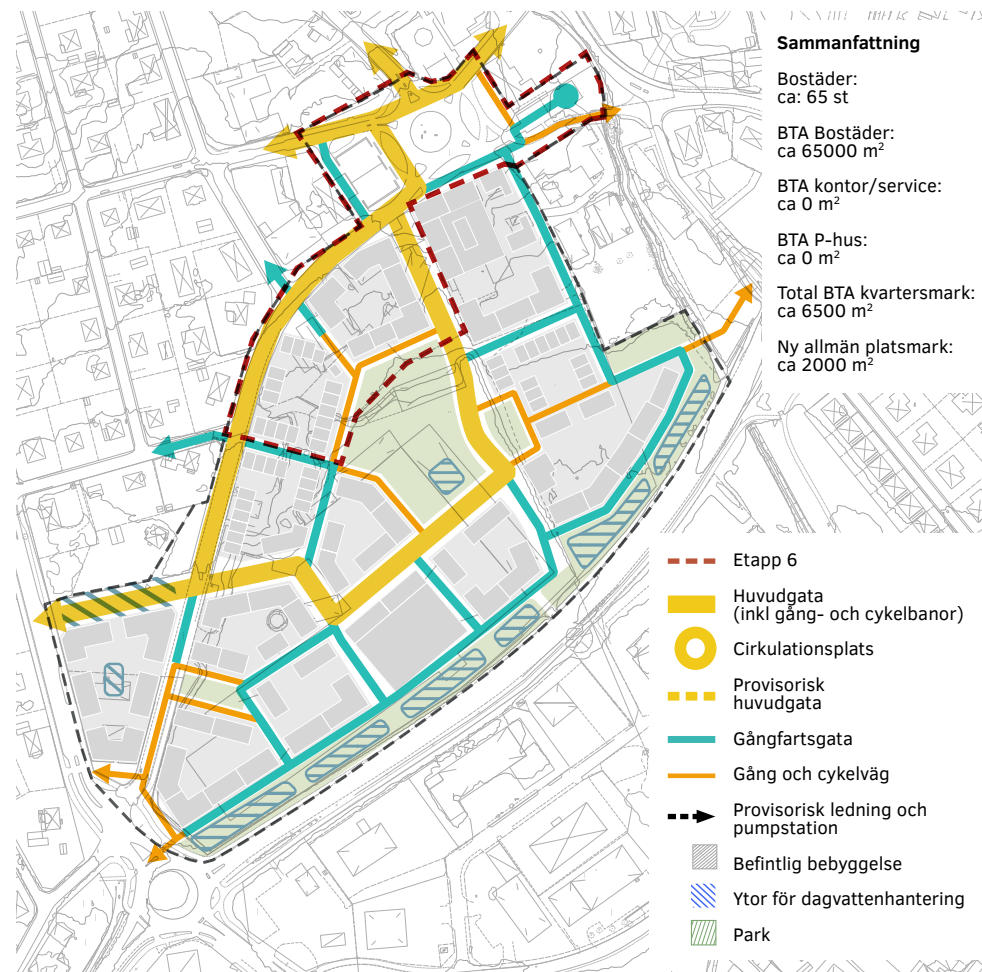
# Etappindelning



Figur 22. Bebyggelse, gator, dagvattenhantering och övriga allmänna platser etapp 5. Tengbom

## Etapp 5

I etapp 5 uppförs ytterligare två bostadskvarter med tillhörande gator.

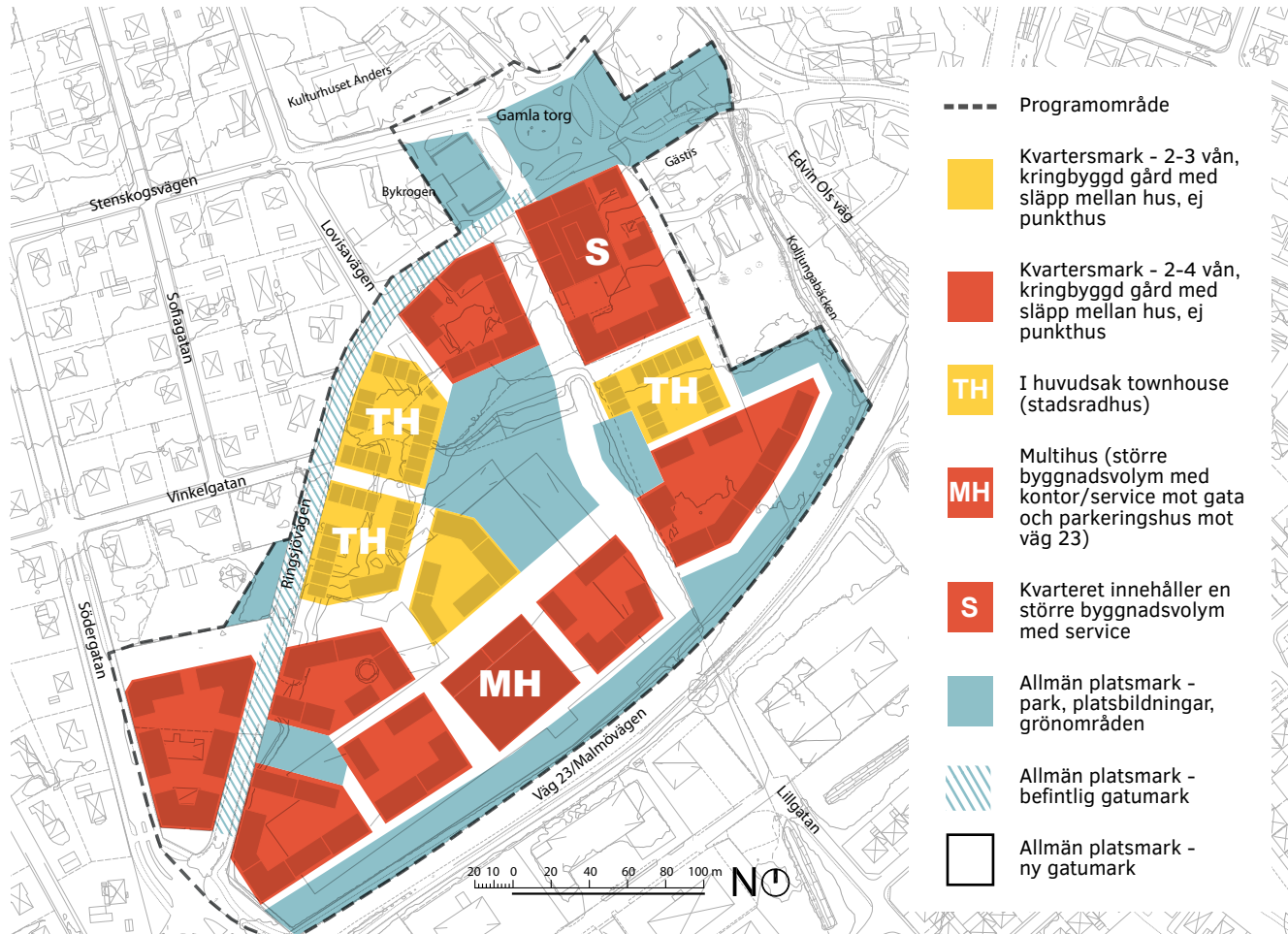


Figur 23. Bebyggelse, gator, dagvattenhantering och övriga allmänna platser etapp 6. Tengbom

## Etapp 6

Hällbo 26 och Hällbo 14 bebyggs med nya bostadskvarter och parken kan expandera något på dessa fastigheter. Den sista delen av huvudgatan (väster om Hällbo 27) uppförs men den kan i teorin även byggas i ett tidigare skede om bebyggelse på Hällbo 26 kan rivas i en tidigare etapp. Den provisoriska huvudgatan öster om Hällbo 27 blir då till en gångfartsgata. Gamla torg föreslås få en ny gestaltning i etapp 6 men även det kan i teorin ske tidigare.

# Exploateringsgrad



Figur 23. Exploateringsnivå och hustyper. Tengbom

Höjden på bebyggelsen i området är genomgående 2-4 våningar. Ett kvarter med flerbostadshus invid parken samt ytterligare tre kvarter med stadsradhus föreslås ha en begränsning på 2-3 våningar och inom övriga kvarter är det 2-4 våningar. Inom respektive kvarter ska byggnadernas våningsantal varieras. Kvarteren föreslås ha ett antal glapp mellan husen för att skapa en mer

öppen och småskalig känsla i området. Det befintliga s.k. Colorama-huset och det föreslagna p-huset sticker ut som mer storskaliga än övrig bebyggelse. Dessa föreslås få en gestaltning som bryter ned skalan så att de passar in i den småskaliga karaktären resten av området har. Lite drygt hälften av marken i området är allmän platsmark.

## Fördelning kvarters- och allmän platsmark:

Totalt programområde: ca 89 000 m<sup>2</sup>

Kvartersmark: ca 41 000 m<sup>2</sup> (ca 46% av total)

Allmän platsmark (ny och befintlig): ca 48 000 m<sup>2</sup> (ca 54% av total)

Varav:

- Park, platsbildningar, grönytor: ca 15 000 m<sup>2</sup> (ca 17% av total)
- Gator: ca 28 000 m<sup>2</sup> (ca 31% av total)
- Befintlig gata: ca 5000 m<sup>2</sup> (ca 6% av total)

## Antal bostäder mm

BTA bostäder: ca 50 000 m<sup>2</sup>

Antal bostäder: ca 500 st

- Utav vilka ca 50 st är stadsradhus (townhouse)

BTA kontor/service: ca 6000 m<sup>2</sup>

BTA parkeringshus: ca 8000 m<sup>2</sup>

# Exploateringsgrad - skuggstudie



Midsommarafton (19/6) kl. 09:00



Midsommarafton (19/6) kl. 12:00



Midsommarafton (19/6) kl. 15:00



Vårdagjämning (20/3) kl. 09:00



Vårdagjämning (20/3) kl. 12:00



Vårdagjämning (20/3) kl. 15:00

# Funktioner



Figur 24. Funktioner inom kvarter och möjliga lägen för verksamhetslokaler i bottenvåningen. Tengbom

Området domineras av bostäder varför det blir extra viktigt att det i särskilda lägen kompletteras med verksamhetslokaler i bottenvåningarna. Verksamheterna kan innehålla t.ex. olika service-verksamheter eller företag. Gemensamma funktioner i bostadshus så som tvättstuga och cykelparkering kan med fördel läggas i bottenvåningarna med ingång från både hus och gata. Utmed parken finns bra lägen

för kiosk och/eller restaurang. Andra lägen som är viktiga att förstärka med verksamhetslokaler är mot Gamla torg och i fonden från den nya vägkopplingen från Södergatan. Det s.k. Colorama-huset föreslås få ny gestaltning och innehåll i form av samhällsservice. I området föreslås även ett kombinerat parkeringshus och kontorshus där kontorsdelen ligger mot gatan.



Bild: Tengbom

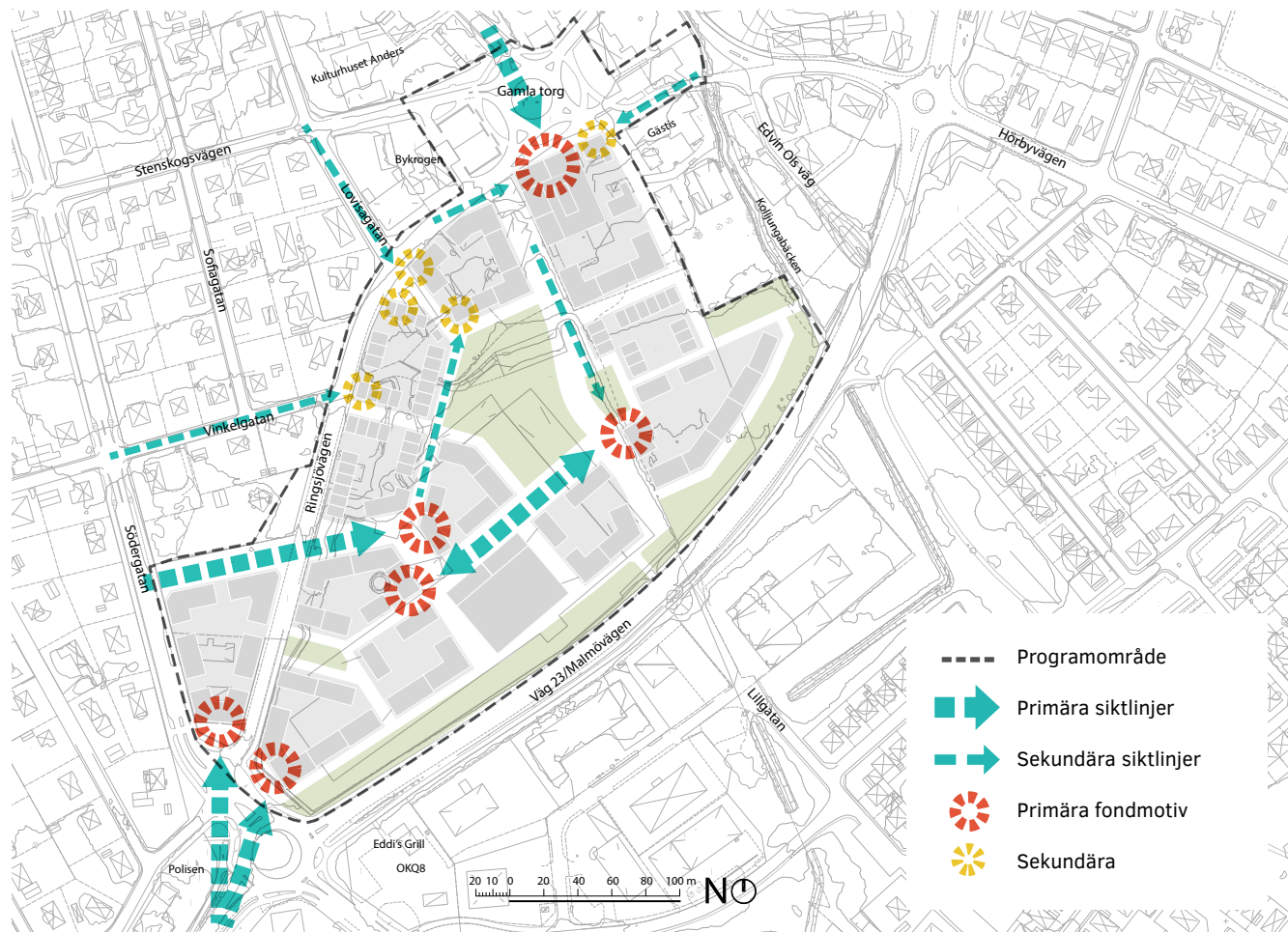
Verksamhetslokaler placerade vid t.ex. torgytor ökar liv och rörelse på platsen.



Bild: Tengbom

Multihus med parkering och andra funktioner bl.a. verksamhetslokaler i bottenvåningen.

# Viktiga nya siktlinjer och fondmotiv



Figur 25. Primära och sekundära siktlinjer och fondmotiv. Tengbom

Beroende på deras placering kommer olika byggnader att vara olika synliga för olika många människor. En byggnad uppförd i fonden på en lång gata eller vid en viktig platsbildning kommer ses av fler förbipasserande än ett hus på en mindre sidogata. Därför är det viktigt att när en helt ny stadsdel ska uppföras i ett tidigt skede identifiera sådana lägen. Ny bebyggelse på de viktigaste och mest exponerade platserna kan då få förutsättningar

att gestaltas mer noggrant. På illustrationen ovan har sådana lägen identifierats där de primära siktlinjerna och fondmotiven bedöms vara de viktigaste platserna för extra god arkitektur. Särskilt viktiga bedöms vyerna vara från Väg 23, Gamla torg och områdets nya huvudgator. Dessa kompletteras med sekundära siktlinjer där fondmotiven också anses behöva särskild omsorg.



Bild: Tengbom

En väl gestaltad offentlig byggnad har placerats i fonden och sluter ett väl avvägt rumsligt motiv.



Bild: Tengbom

Signalbyggnad är placerad som fondmotiv i slutet på mindre gata i småskalig miljö.

# Trafik - gångtrafik



Figur 26. Vagnät för gång. Tengbom

För fotgängare finns ett tryggt, omfattande och gent gatunät att röra sig i. Längs huvudgatan är gång-banan separerad från annan trafik på trottoarer. Gångbanan är även separerad från cyklister som har en egen separat cykelbana. Huvuddelen av vagnätet utgörs av gångfartsgator där fotgängare är prioriterade men

andra trafikanter är välkomna om de håller samma tempo som och tar hänsyn till fotgängarna. Kring parken och andra platsbildningar finns även gång- och cykelvägar fria från motortrafik. Gångnätet knyts på ett tydligt vis samman med befintligt gångnät i Höör.

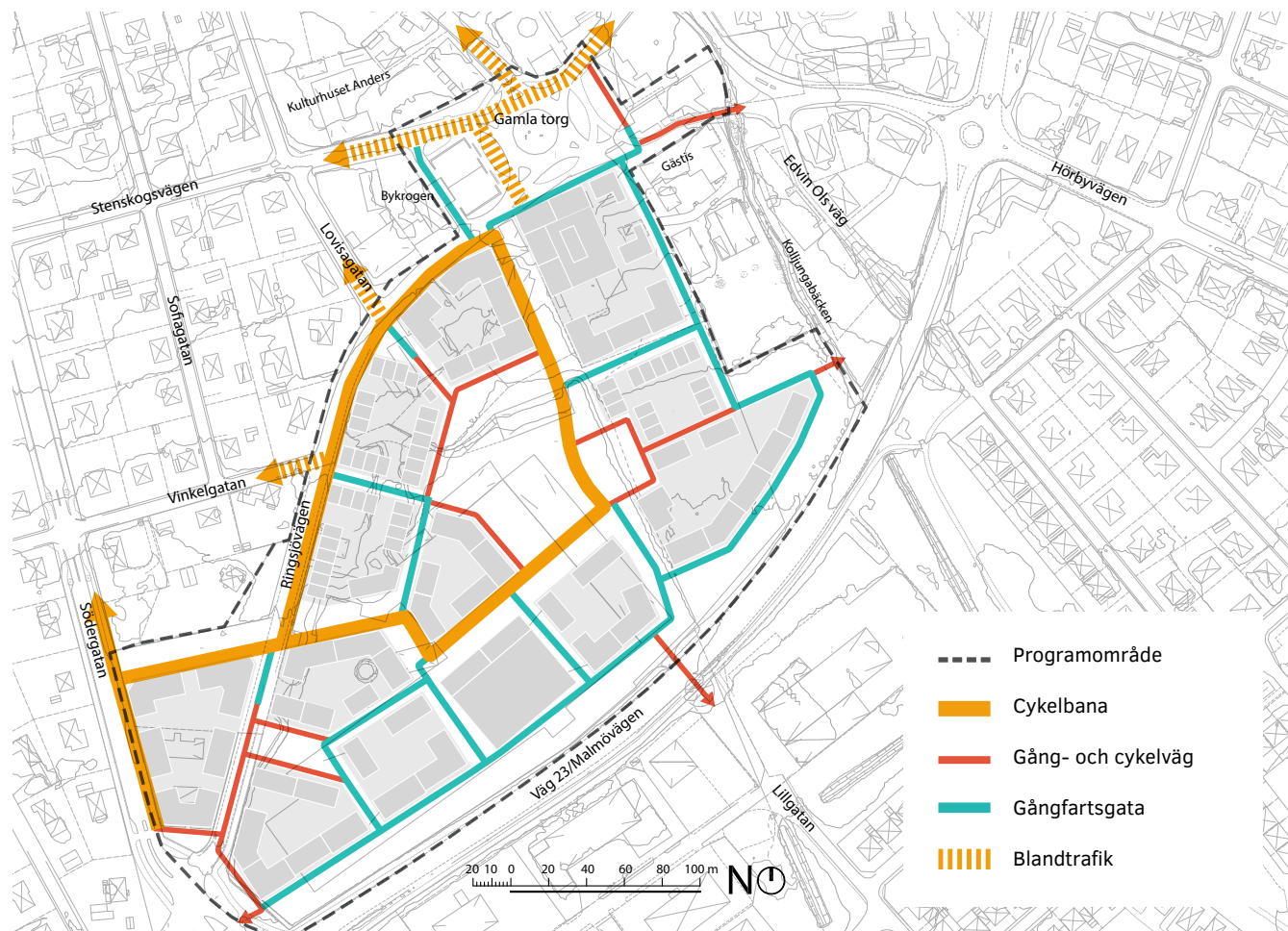


Gångbana tydligt separerad från körfält.



Småskaliga och väl gestaltade miljöer är inbjudande att vistas och promenera i.

# Trafik - cykeltrafik



Figur 27. Vagnät för cykel. Tengbom

Längs med områdets huvudgator föreslås cykel-banor som är separerade från både körbanor och gångbanor. Detta utgör basen i områdets cykelnät och utgör den del av cykelnätet där det går att cykla lite fortare. De flesta av områdets viktiga målpunkter antas ligga invid huvudgatan och vara tillgängliga för cyklister från huvudcykelnätet. Förutsättningarna för att kunna cykla på alla övriga gator är också goda. Kombinerade

gång- och cykelvägar föreslås vara tillräckligt breda för att onödiga konflikter mellan cyklister och fotgängare ska kunna undvikas. Områdets många gångfartsgator fungerar också väl för cyklister där de dock måste anpassa hastigheten efter fotgängarna. Det rekommenderas att det inte går att cykla genom områdets park men att det uppförs cykelställ i parkens utkant.

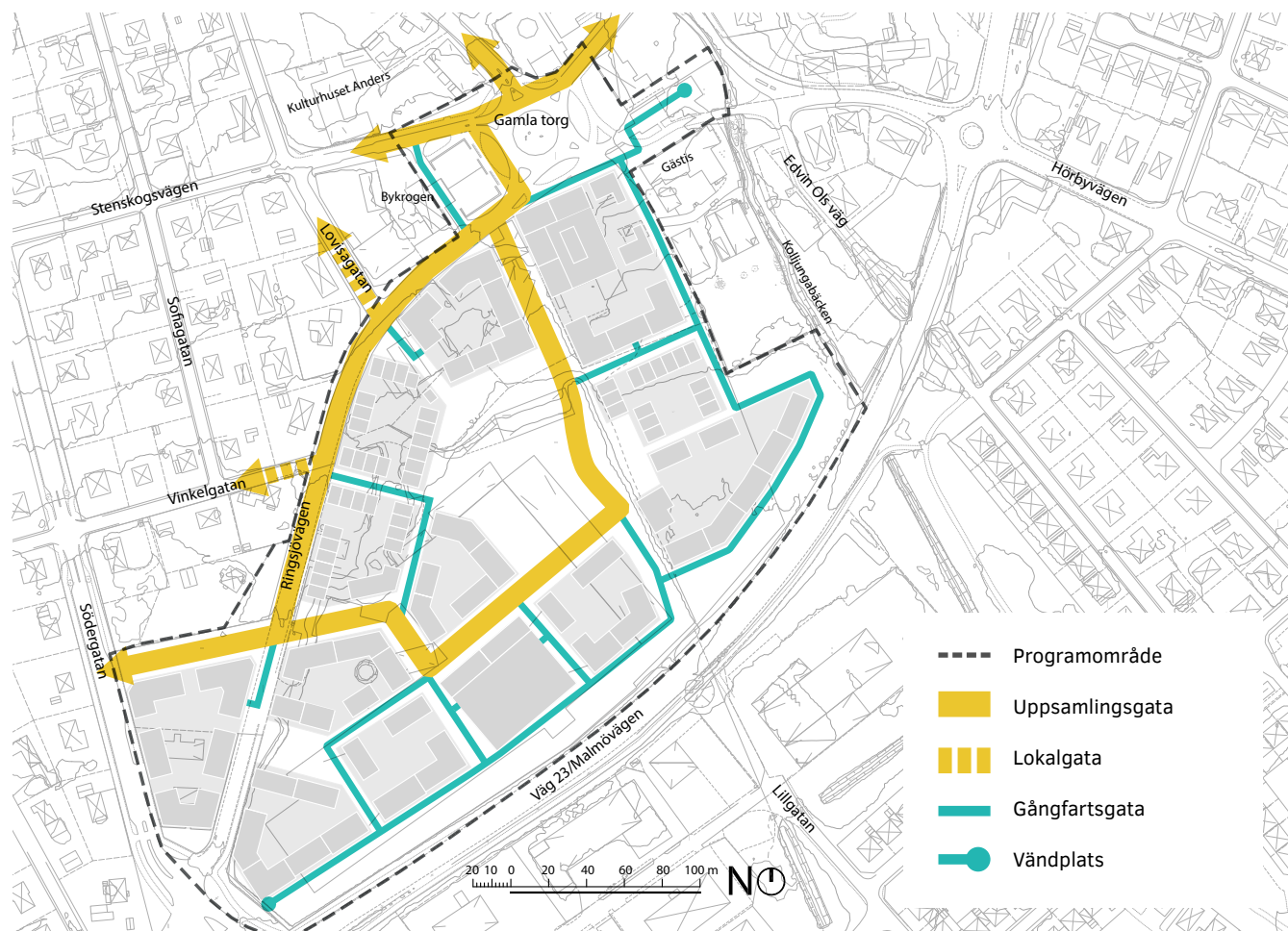


Cyklister separeras från fotgängare med egen cykelbana längs huvudgatan.



Intima gaturum bidrar till låga hastigheter och fungerar väl för cyklister och andra trafikanter.

# Trafik - motortrafik



Figur 28. Vägnät för motortrafik. Tengbom

Vägnätet är designat för att det ska vara möjligt att angöra med motorfordon i princip runt alla kvarter i hela området samtidigt som användningen av vändplatser har minimerats. Gatorna är sedan utformade och dimensionerande för att klara olika mycket trafik och i olika hastighet. På de mindre gångfartsgatorna är det möjligt att framföra motor-fordon men då måste det ske i låga hastigheter och på gångtrafikanernas

villkor. Detta är en praktisk lösning på tillgänglighets- och angöringsfrågor för motortrafiken som samtidigt även gör det möjligt för trivsamt uteställe i området. De större huvudgatorna (uppsamlingsgatorna) har mer karaktären av en vanlig gata där körfälten är separerade från annan trafik med en trottoarkant.



Bild: Tengbom

Huvudgata med gångbanor, cykelbana, kantstensparkering, gatuträd och körbana.



Bild: Tengbom

Bilar delar gaturum med fotgängare och cyklister på gångfartsgatorna.

# Trafik - analys motortrafik

## Trafikalstring

En trafikutredning har genomförts för exploateringen som helhet (*Trafikutredning Kv. Hällbo 17 m.fl. Höör Ramböll*). Höörs kommun räknar med att 5 bilresor görs per lägenhet/hus och dag. I beräkningarna har detta värde använts. Detta värde ger ca 2500 bilresor per dag. De planerade kontoren förväntas att generera cirka 320 bilresor/dag.

Med hjälp av en enkel fördelningsmodell uppskattas hur flödet kan tänkas fördelas på det befintliga vägnätet, se bild. I flödesfördelningen har start och målpunkt för majoriteten av de boende varit vid det planerade parkeringsgaraget. Kortaste färdvägen från detta är beräknat som snabbaste vägen och den väg som



Figur 29. Programmet trafikallstring. Ramböll

trafikanterna väljer. Eventuell påverkan av köer eller annan tidsfördröjning är ej inräknad. Flödesfördelningen är genomförd för de två olika framtidsscenarierna för väg 23 - med och utan ny cirkulationsplats vid Lillgatans förlängning.

Flödesfördelningarna ligger sedan till grund för den enkla kapacitetsanalys (Sidra) som har gjorts för cirkulationsplatserna vid väg 23 samt för korsningen mellan Södergatan och Ringsjövägen. Kapacitetsanalysen har genomförts för rusningstimmarna på morgon och eftermiddag. Resultatet visar att trafikflödet och belastningen är som högst under eftermiddagen, detta då trafikflödet på väg 23 är mer koncentrerat under eftermiddagens maxtimme jämfört med morgonen.



Figur 30. Programmet trafikallstring med ny koppling till Lillgatan. Ramböll

## Slutsatser

De största trafikökningarna förväntas på väg 23. Kapacitetsanalysen visar att inga kapacitetsproblem är att vänta under morgonrusningen. Framkomligheten är god för samtliga studerade scenarier.

Under eftermiddagen är framkomligheten lägre och belastningsgraden är hög i de båda framtidsscenarierna.

Det bör observeras att den generella trafikökningen till prognosår 2040 är betydligt större än den trafikökning som det nya området medför. På väg 23 består till exempel trafikökningen till cirka 30% av den generella trafikuppräknings jämfört med cirka 10% från trafik som utbyggnadsområdet genererar till väg 23 under eftermiddagen. Därmed är identifierade problem att vänta även utan planområdets utbyggnad om än i mindre utsträckning.

Resultatet visar även att en ny anslutande väg till väg 23 har liten inverkan på kapaciteten i de studerade cirkulationsplatserna. Den anslutande vägen medför dock att belastningsgraden blir betydligt lägre på Ringsjövägen som ansluter från planområdet till Södergatan.

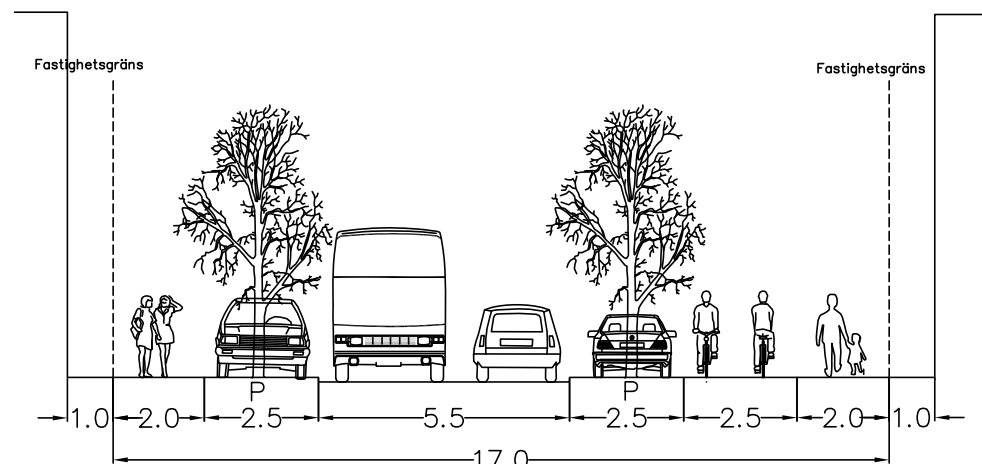
Fördelning av trafiken på de olika gatorna behöver studeras närmare i det fortsatta planarbetet med hänsyn till lokala målpunkter, inte minst skolor och Höörs station. I samband med detta får också kapaciteten i det kommunala vägnätet och eventuellt behov av åtgärder granskas närmare.

# Gatusektioner

## Huvudgata (uppsamlingsgata)

På huvudgatan kan en bil och en lastbil mötas i utrymmesklass A (god standard). Möte mellan två lastbilar är möjliga på sträckan men med något lägre utrymmesklass, vilket innebär att hastigheterna kommer att bli lägre vid ett sådant möte. Gångbanorna ska vara minst 2 meter breda och cykelbanan ska vara minst 2,5 meter bred. Det kan dock vara lämpligt att göra gångbanor och cykelbanor bredare för att öka framkomligheten. I sektionen för huvudgatorna är även inräknat plats för träd, parkering och annan möblering.

Måtten kan ändras till förmån för en bredare körbana med högre kapacitet och framkomlighet för motorfordonstrafik. Konsekvensen av detta är att standarden kommer att bli sämre för gående och cyklister, vilket i syn tur leder till att färre väljer att gå och cykla. Dessutom kommer hastigheterna att bli högre på biltrafiken. För att inte försämrastandarden för gående och cyklister kan man istället minska ytan för trädplanteringarna till 2 meter. Konsekvensen av detta blir även smalare parkeringsplatser där bildörrar öppnas över cykelbanan samt sämre



Figur 31. Exempelsektion huvudgata/uppsamlingsgata. Ramböll

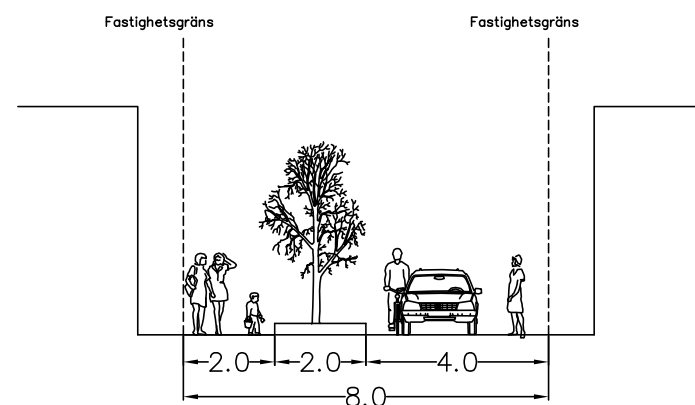
förutsättningar för stora trädplanteringar.

## Gångfartsområde

Den totala gatusektionen för en gångfartsgata föreslås vara minst 8 meter. För bredare vistelsezoner och möblering kan måttet givetvis ökas. Däremot bör den tänkta körbara ytan inte breddas ytterligare.

I gångfartsområden krävs det en fredad zon för gående. Denna är till för att skapa tillgänglighet för alla typer av trafikanter oavsett fysisk förmåga eller ålder. Ett gångfartsområde ska alltid utformas med ett genomgående material i samma nivå. Andra viktiga aspekter när man bygger gångfartsområden är att skapa sidoförskjutningar för biltrafiken samt att bryta siktlinjer för att hålla nere hastigheterna genom exempelvis saxning av träd. Det är även viktigt att påpeka att det går att ha parkeringsplatser i gångfartsområden men de måste då vara målade. Sektionen för gångfartsområde är ritad med 4 meters bredd för gående, cyklister och bilar. Detta innebär att det behövs speciella mötesfickor, där två bilar kan möta varandra. Likt uppsamlingsgatorna föreslås en 2 meters fredad zon för gående som kan göras bredare vid behov.

Se även: *Trafikutredning Kv. Hällbo 17 m.fl. Höör 20-03-19 Ramböll*



Figur 32. Exempelsektion gångfartsgata. Ramböll

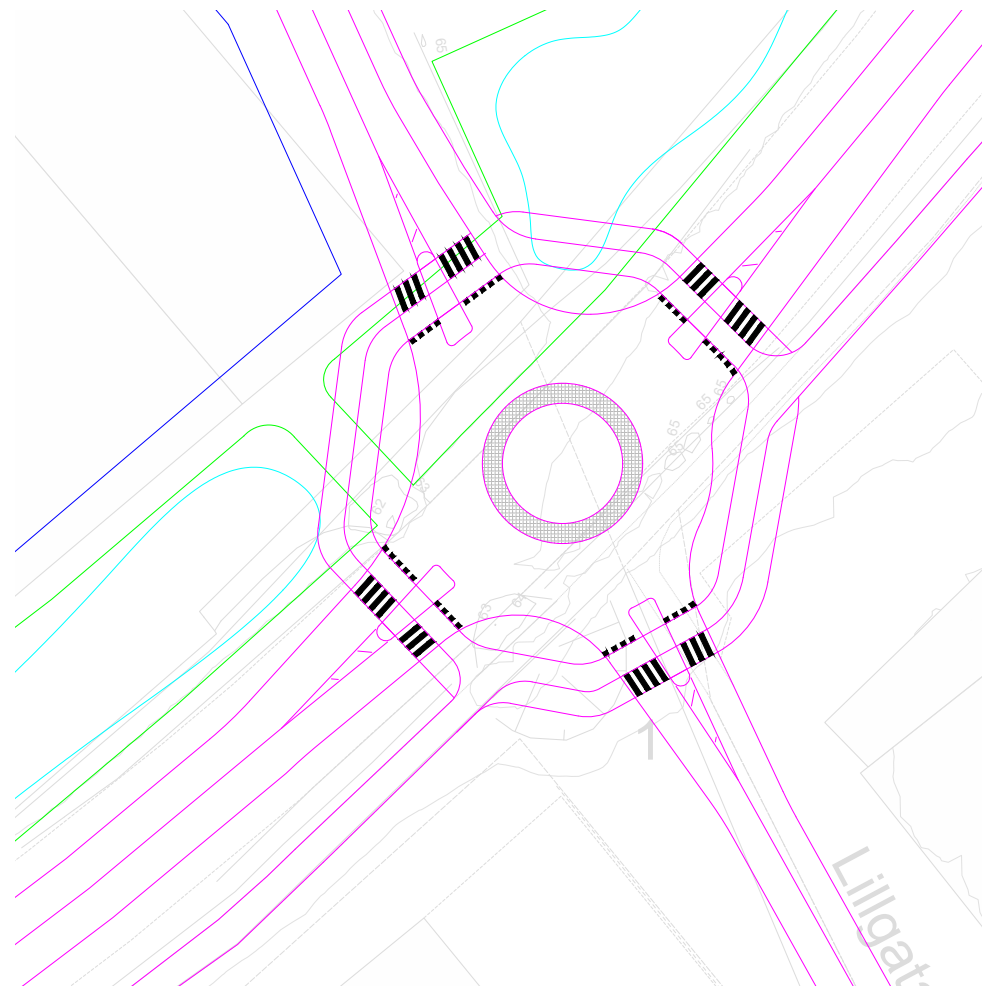
# Möjlig framtida koppling Lillgatan



Figur 33. Möjlig koppling till Lillgatan. Tengbom

Höörs kommun bedömer att en ny cirkulationsplats längs väg 23 är önskvärd på sikt, när vägen inte längre fungerar som regionalt och interregionalt transportstråk. En ny väganslutning skulle minska vägens barriäreffekt och bidra till en mer finmaskig och stadsmässig gatustruktur på båda sidor om väg 23.

I programmet säkras möjligheten att koppla samman området med Lillgatan på andra sidan Väg 23/Malmövägen enligt *Framtidsscenario 2 – Stadsgata*. Yta har reserverats för en cirkulationsplats med möjlighet att korsa vägen i plan för fotgängare och cyklister.

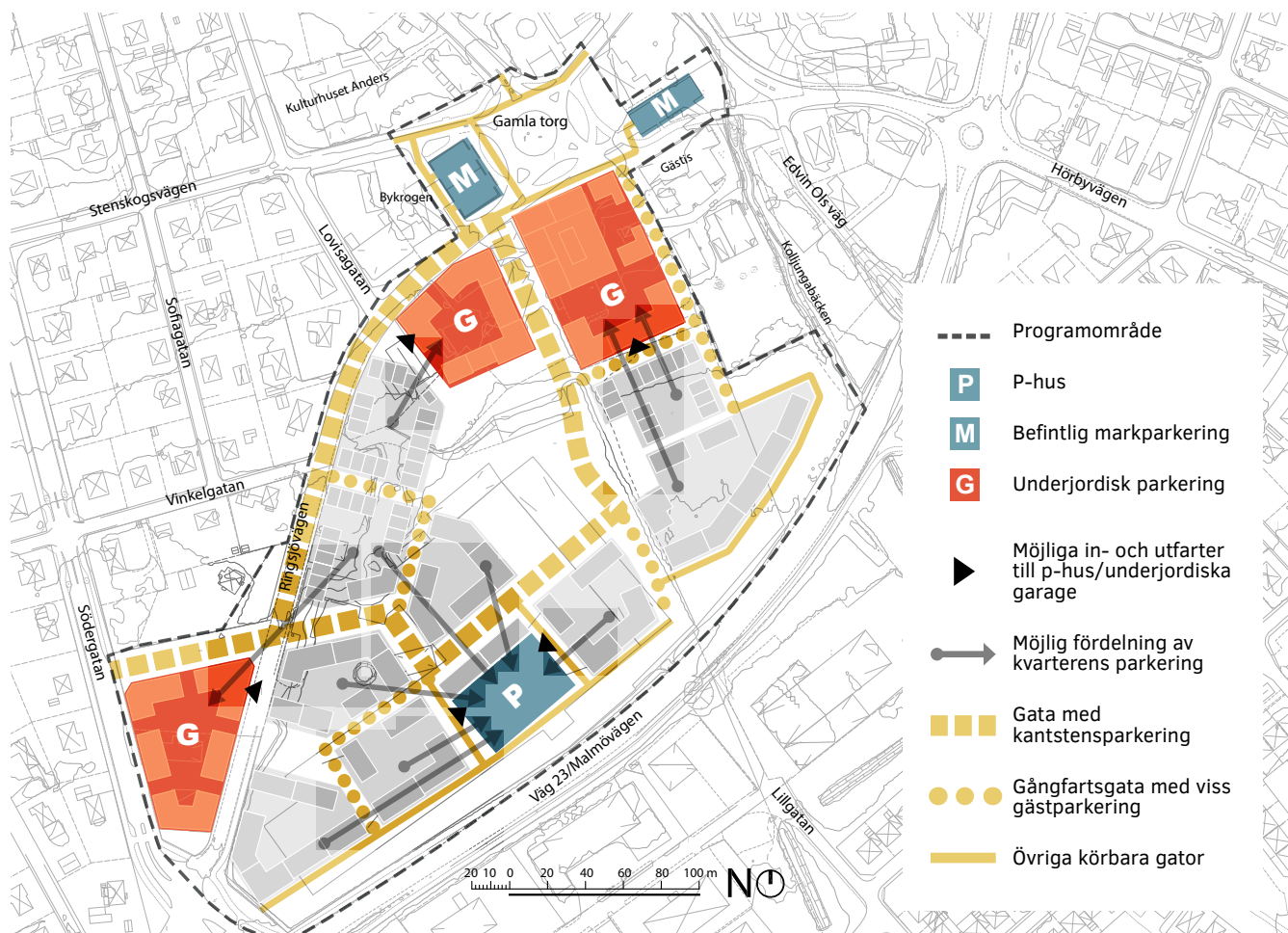


Figur 34. Skiss på cirkulationsplats. Ramböll

För att säkra att en vägkoppling till Lillgatan inte omöjliggörs i programmet har en skiss tagits fram på en möjlig cirkulationsplats. Förutom motortrafik finns det i cirkulationsplatsen gångvägar och cykelbanor på samtliga sidor.

Se även: *Trafikutredning Kv. Hällbo 17 m.fl. Höör 20-03-19 Ramböll*

# Parkering



Figur 35. Typ av bilparkering och fördelning av parkering mellan kvarteren. Tengbom

Cykelparkering för besökande föreslås uppföras längs gator och vid platsbildningar. För boende löses cykelparkering på varje enskild fastighet med fördel i bottenvåning med lätt nåbar entré mot gata.

Merparten av bilparkering för boende löses genom att ett P-hus uppförs i området. P-huset kompletteras med ett antal underjordiska garage under kvarteren. I p-huset finns även besöksplatser. Längs huvudgatan och även

i viss utsträckning på gångfartsgatorna finns möjlighet att uppföra kantstensparkering. Befintlig parkering på Gamla torg bevaras. Befintlig markparkering på Gamla torg nyttjas för pågående användning och tillgodoräknas inte det behov som uppstår genom ny bebyggelse.



Det är viktigt att högkvalitativ cykelparkering anordnas både för boende och besökare invid bostäder och viktiga målpunkter.



Multihus med kontorsdel mot gata, cykelparkering och bilparkering.

# Parkering

## Parkeringsbehov

För att beräkna parkeringsbehovet i det nya området har Höör kommuns Parkeringsplan (remissutgåva 2013-12-02) används. I den anges att parkeringsbehovet är 0,7 bilplatser/lägenhet varav 0,1 är besöksparkering. Parkeringsbehovet för kontor anges till 13 bilplatser/1000 BTA.

## Kapacitet i programmet

Parkeringshuset som är planerat i området beräknas rymma ca 250–350 parkerade bilar (beroende på hur p-huset utformas samt i hur många våningar det uppförs). I det planerade underjordiska garaget rymms ca 140 bilar, vilket kommer att täcka det framräknade parkeringsbehovet i området. Det finns dock en flexibilitet i gatusektionen att komplettera med gatuparkering mellan trädraderna om det i det fortsatta arbetet skulle uppstå behov av angöring även längs gatan. Total kapacitet för parkering i området är upp till ca 600 parkeringsplatser. I föreslagen struktur går det att lösa det totala parkeringsbehovet på flera olika vis och en flexibilitet finns bl.a. i att parkeringshuset går att uppföra i fler/färre våningar samt mer eller mindre av gatumarken kan användas till parkering.

## Påverkan på befintlig verksamhet

Parkering till befintliga verksamheter kan lösas både på lång och kort sikt. Gästis antas ha ett parkeringsbehov på ca 25-30 parkeringsplatser som idag löses på kommunal mark framför Gästis och söder om Colorama-huset. Gästis och annan befintlig verksamhet i Colorama-huset kunna lösa sin parkering under överskådlig tid på fastigheten Hällbo 27 och därefter söder om Hällbo 27/ öster om fabriken. Längre fram krävs en emellertid en långsiktig lösning. Diskussion pågår med kommunen om att säkerställa parkering på kommunal mark. Ett

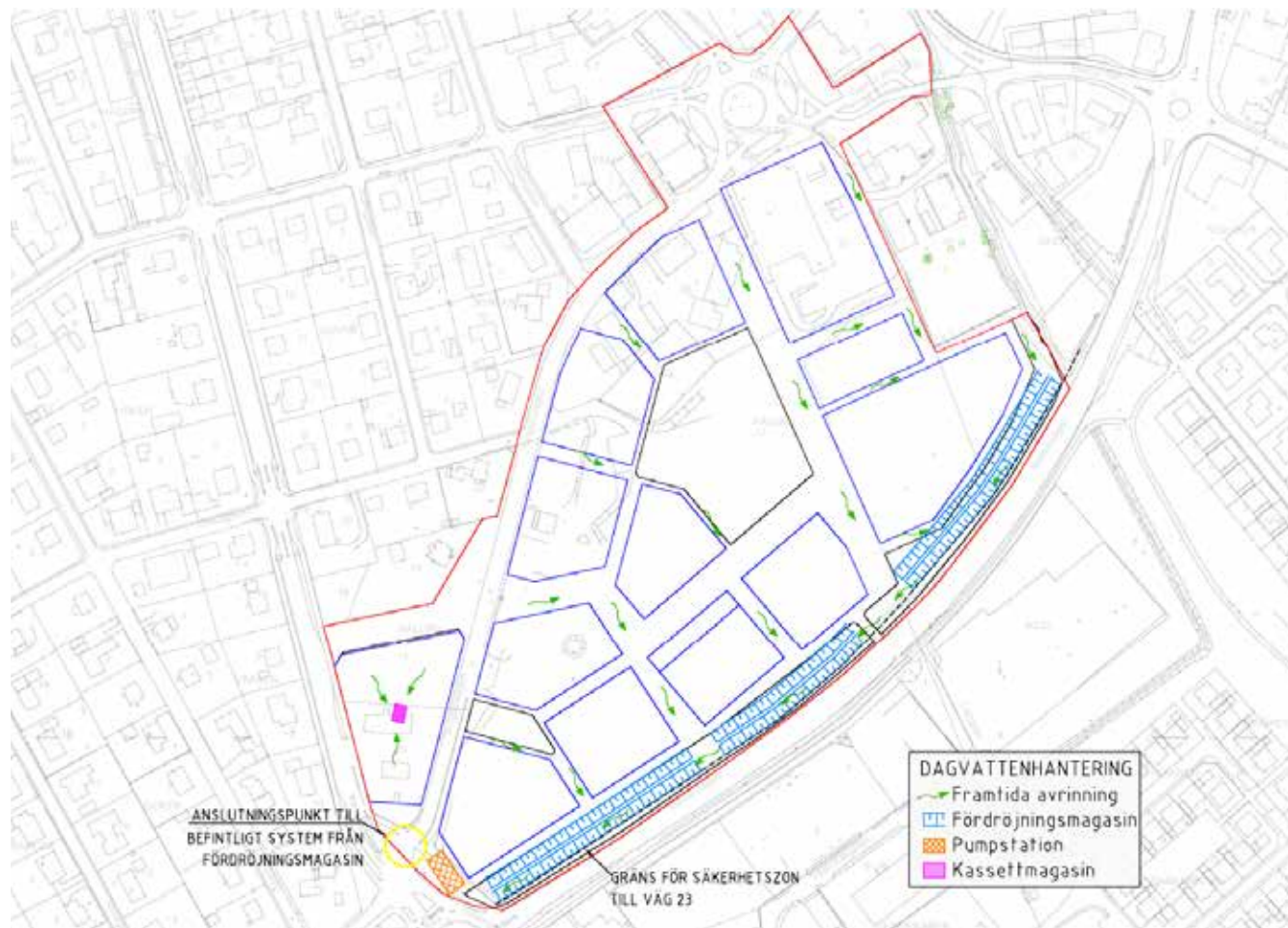
| Område         | Typ                   | BTA  | Antal Lgh | Antal P kontor | Antal P lgh           | Antal P    |
|----------------|-----------------------|------|-----------|----------------|-----------------------|------------|
| A <sub>1</sub> | Kontor                | 3600 | -         | 47             | -                     | 47         |
| A <sub>2</sub> | Lägenheter            | -    | 40        |                | 28                    | 28         |
| B              | Townhouses            | -    | 15        | -              | 11                    | 11         |
| C+D            | Lägenheter/Townhouses | -    | 65        | -              | 46                    | 46         |
| E              | Lägenheter            | -    | 45        | -              | 32                    | 32         |
| F              | Kontor/p-hus          | 2000 | -         | 26             | -                     | 26         |
| G              | Lägenheter            | -    | 35        | -              | 25                    | 25         |
| H              | Lägenheter            | -    | 60        | -              | 42                    | 42         |
| I              | Lägenheter            | -    | 50        | -              | 35                    | 35         |
| J              | Lägenheter            | -    | 75        | -              | 53                    | 53         |
| K              | Lägenheter            | -    | 30        | -              | 21                    | 21         |
| L              | Lägenheter/Townhouses | -    | 20        | -              | 14                    | 14         |
| M              | Townhouse             | -    | 15        | -              | 11                    | 11         |
| N              | Lägenheter            | -    | 50        | -              | 35                    | 35         |
|                |                       |      |           |                | <b>Summa</b>          | <b>423</b> |
|                |                       |      |           |                | <b>Varav besöks P</b> | <b>50</b>  |

Tabell 6. Uppskattning av parkeringsbehov. Ramböll

alternativ kan vara att hyra P-platser i Garage på Hällbo 27.

Se även: Trafikutredning Kv. Hällbo 17 m.fl. Höör 20-03-19 Ramböll

# Dagvatten och skyfall



Figur 36. Princip för dagvattenhantering, Dagvatten och skyfallsutredning 20-03-03 Ramböll

## Princip för dagvattenhantering

Föreslagen princip för dagvattenhantering är att för etapp 1, 3, 4, 5, och 6 (öster om Ringsjövägen) leds allt dagvatten via ledningsnät till kanalformade fördröjningsmagasin i sydöst längs med väg 23. Med föreslagen höjdsättning ses tillräcklig lutning på ledningarna (5 ‰) och täckning för ett frostfritt djup (1,5 m) upp-

nås. För att ansluta till befintligt ledningsnät kommer dagvattnet behöva pumpas. Botten på magasinet ligger på en nivå på ca +62,4 och känd VG på befintlig ledning nedströms är ca +63,4. Denna punkt på befintlig ledning ligger en bit nedströms befintligt system. Exakta höjder på befintligt ledningsnät i närheten av planområdet är okända.

Ytor inom etapp 1 och 3 leds till magasinet längst i öst. En ledning läggs längs med områdets östra gräns som

släpper vattnet så långt öster ut som möjligt i magasinet. Resterande ytor inom de olika etapperna släpps efter hand till magasinet, även så långt uppströms som ses vara möjligt för en trögare avledning.

Fördröjningsmagasinen utformas som anläggningar i serie. En första flödesreglering sker längst i öst för magasinet som omhändertar vatten från etapp 1 och 3 till 190 l/s när båda etapperna är byggda. Volymen som hanteras i denna del av magasinen är 142 m<sup>3</sup> vid ett 10-årsregn och 258 m<sup>3</sup> vid ett 30-årsregn. Resterande del av magasinen fördröjer vatten från etapp 4, 5, och 6. Volymen är 279 m<sup>3</sup> vid ett 10-årsregn och 511 m<sup>3</sup> vid ett 30-årsregn. Flödesreglering ut från magasinen innan befintligt ledningsnät är 566 l/s, vilket är det totala tillåtna utflödet för delen öster om Ringsjövägen. Vid ett 10-årsregn blir fluktueringsnivån 0,4 m och vid ett 30-årsregn 0,6 m. Det totala ytanspråket för fördröjningsmagasinen inklusive slänter är ca 4 900 m<sup>2</sup>.

För etapp 2, som är ett kvarter, föreslås lokalt omhändertagande av dagvattnet. I förslaget illustreras fördröjningsvolymen som ett underjordiskt kassetmagasin med antagen fluktueringsnivå 0,5 m. Med fördröjningsvolymen 21 m<sup>3</sup> vid ett 10-årsregn ger detta arean 42 m<sup>2</sup>. Lösningen måste studeras i förhållande till trycknivån vid ett 30-årsregn så att marköversvämning inte sker. Ett alternativ är att tillämpa öppna lösningar. Då får inte marköversvämning ske vid 30-årsregnet, vilket betyder att volymen 42 m<sup>3</sup> måste omhändertas. Kvartret måste höjdsättas så att dagvattnet kan nå förslagna lösningar.

För en underjordisk lösning inom etapp 2 krävs att delar av kvarterets innergård inte är underbyggd, vilket är antaget i förslaget. Om hela innergården är underbyggd är alternativen att ha en helt ytlig dagvattenhantering på marken ovan bjälklaget alternativt ha fördröjningen utanför själva byggnaden. Det kräver i så fall att det finns förgårdsmark eller annan yta som kan utnyttjas för hela anläggning eller att det skapas en anläggning på allmän platsmark.

Antaget utflöde är ett 2-årsregn baserat på erhållen information om att befintligt ledningsnät ska klara detta regn. För att verifiera kapaciteten och bekräfta utlopps-

flödet rekommenderas lutningar på befintligt ledningsnät att ses över.

Cirka 200 m<sup>2</sup> mark behöver reserveras för en pumpstation. Det kommer att vara en underjordisk anläggning där brunnsock eller luckor är synliga ovan mark. Pumpstationen tar troligen inte upp hela 200 m<sup>2</sup>. Inom de 200 m<sup>2</sup> och i närheten av pumpstationen måste det finnas möjlighet för uppställning av minst en lastbil med kran. Det måste också finnas tillgänglighet och möjlighet att gräva upp hela ytan vid reinvestering. Lägre plantering som inte kräver stora djup bör kunna ligga ovan på anläggningen.

I närheten av väg 23 är förorenad mark identifierad. Marken kan behöva saneras. Föreslagna dagvattenlösningar bedöms inte vara beroende av markföroreningarna. Ledningssystem och magasin kan behöva göras täta, vilket inte är något som är ovanligt.

## Tre olika gestaltungsforstag

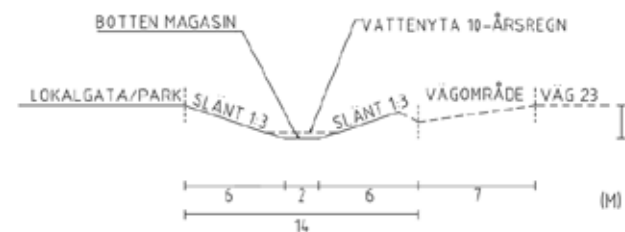
I samrådsskedet har tre olika vis att utforma dagvattenmagasinen längs med väg 23 utreds utretts. Alternativen har olika gestaltning, egenskaper och tar olika mycket mark i anspråk. Alla har kapacitet att lösa hantering av dagvatten och skyfall. I samrådsskedet finns inget beslut fattat kring vilket av alternativen som är föredraget. För detta krävs vidare utredning

### Förslag 1

Magasinen är i förslaget illustrerade med en bottenbredd 2 m och släntlutning 1:3. De är ca 2 m djupa i förhållande till lägsta omkringliggande marknivå inom planområdet. Detta för att möjliggöra anslutning av dagvattenledningar. Magasinen är antagna vara utformade som ett torrt magasin utan en permanent vattenyta, vilket betyder att de endast är vattenfyllda i samband med regnsituationer.



Figur 37. Illustration som visar de tre gestaltungsforslagens utbredning



Typsektion förslag 1, torra dagvattenmagasin med släntlutning 1:3. Ramböll

### Förslag 2

Gestaltungsforstag 2 är ett kanalformat magasin med vertikala kanter som har det minsta ytanspråket av de tre förslagen. Det kanalformade magasinet kan illustreras med och utan ett permanent vattendjup på 0,5 m. Vid utformning av magasinen krävs att fluktueringsnivån har sin utgångspunkt på ca 2 m under föreslagna marknivåer vid inlopp till magasinen. Detta på grund av att det vid dimensionerande regn inte ska dämna upp i framtida ledningssystem. Detta betyder att om magasinet görs som ett torrt magasin utan permanent vattenyta hamnar magasinets botten på ca 2 m under föreslagna marknivåer. Om i stället magasinet utformas med en permanent vattenyta på 0,5 m hamnar magasinets botten i stället på 2,5 m under föreslagna marknivåer, då fluktueringsnivån är den nivå som vattnet tillåter stiga över den permanenta vattenytan. För gestaltungsforstag 2 blir det styrande för utformning att skyfallsvolymer ska rymmas. Med vertikala slänter minskar kapaciteten i förhållande till flacka slänter och magasinens botten måste på så sätt göras bredare. I detta fall blir det en bottenbredd på 4,5 m.



Referensbild förslag 2.



Typsektion förslag 2, med gjutna, vertikala kanter. Ramböll

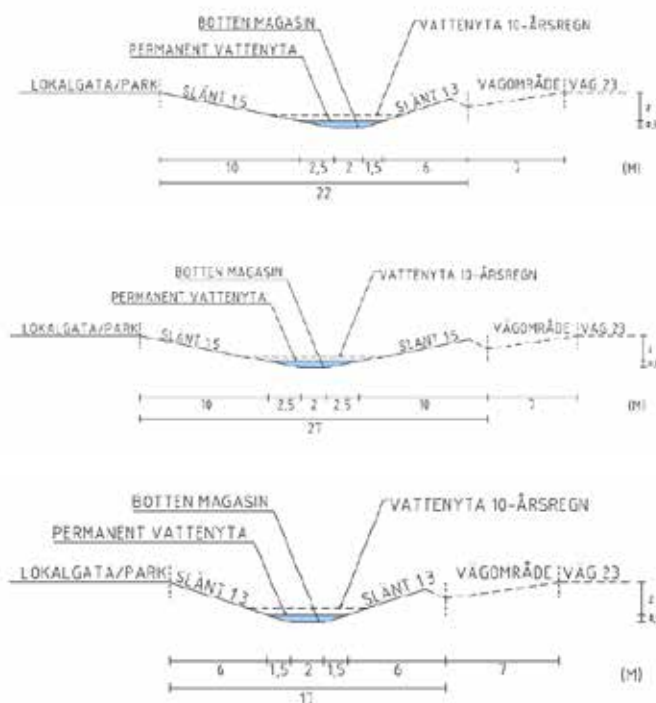
### Förslag 3

Gestaltningförslag 3 är ett magasin med en mjukare utformning med en meandrande form med slänter som varierar mellan 1:3 och 1:5. Om magasinerna ska utformas med ett permanent vattendjup rekommenderas ett minsta djup på 0,5 m (men helst ca 1 m) och bottenbredden under den permanenta vattenytan minst 2 m (StormTac).



Bild: Ramböll

Referensbild förslag 3.



Typsektioner förslag 3, med flackare slänter, mer organiska former och permanent vattenyta. Ramböll

## Princip för skyfallshantering

Föreslagen princip för skyfallshantering för etapp 1, 3, 4, 5, och 6 (öster om Ringsjövägen) på att allt vatten kan rinna på ytan till magasinerna i sydöst. Föreslagen höjdsättning stödjer detta. Maximal kapacitet i föreslagna fördröjningsmagasin i gestaltningsförslag 1 är ca 4 800 m<sup>3</sup>, vilket betyder att volymen vid ett 100-årsregn (3 014 m<sup>3</sup>) med antagen avtappning även rymms. 100-årsregnet ses rymmas även i gestaltningsförslag 2 och 3.

Parkytan kan även nyttjas för skyfallshantering för ytor i närheten av parkytan och parkytan i sig för att minska belastningen på nedströms magasin. Parken kan förslagsvis utformas med en nedsänkt yta i den södra delen. Detta kräver i så fall att närliggande ytor höjdsätts så att de lutar mot nedsänkningen i parkytan. En bräddnivå bör även skapas så att vattnet kan rinna mot magasinet i söder när lågpunkten i parken går full.

Kvarteret inom Etapp 2 är ett öppet kvarter. Skyfallshandlingen föreslås ske som för befintlig situation där kvarteret är höjdsatt så att en ytavrinningsväg skapas åt söder. Inga lågpunkter finns idag inom området och hårdhetsgraden bedöms inte öka (idag en asfalterad yta) efter framtida exploatering.

Se även *Dagvatten- och skyfallsutredning för planprogram Hällbo 17*. Ramböll 20-03-19

# Fortsatt arbete

## Genomförande

Kommunen avser att ingå exploateringsavtal med berörda fastighetsägare och exploatörer. Allmän platsmark inom området ska anläggas och bekostas av exploatören. Exploateringsavtalen kommer att reglera de närmare formerna för detta

Etapperna 2 och 3 innehåller kommunägd mark. Höörs kommun avser genomföra markanvisning inför upprättandet av detaljplanerna.

De närmare detaljerna kring markanvisningar och exploateringsavtal är inte klara än. Avtalens huvudsakliga innehåll och konsekvenserna av att kommande detaljplaner genomförs med stöd av avtalen kommer att utvecklas i samband med att förslag till detaljplaner tas fram.

## Fortsatt utredningsbehov

För planprogrammet har flera övergripande utredningar genomförts. Inför fortsatt arbete behövs mer detaljerade utredningar och slutsatser. Här kommenteras fortsatt utredningsbehov generellt för programområdet. Utredningsbehov som är specifikt för olika etapper kommenteras särskilt för varje etapp.

### Dagvatten

En översiktlig dagvattenutredning är genomförd och redovisar en möjlig princip med ett dagvattenstråk längs väg 23. Däremot finns inget beslut om hur stråket bör utformas. Utformningen behöver ske med hänsyn till eventuellt behov av dagvattenrening, människors livsmiljö samt markåtgång och driftaspekter. Kompletterande utredning och beslut behöver ske i samband med första detaljplanen.

### Trafik

En översiktlig trafikutredning har genomförts för området som helhet, med särskilt fokus på trafikflödet mot väg 23. Mer noggranna analyser av trafikalstring och

fördelning på det lokala gatunätet behöver ske i det fortsatta arbetet – antingen sammantaget eller knutet till varje detaljplan. Det är troligt att en större andel av trafiken rör sig mot lokala målpunkter jämfört med vad som förutsatts i den översiktliga trafikutredningen. Konsekvenser i det befintliga lokala vägnätet behöver bedömas – både utifrån trafiksäkerhet och störningar.

## Etapp 1 – Hällbo 11 & 27 (Colorama)

### Centrala ingångsvärden

Dagvatten:

Inför etapp 1 behöver det särskilt klarläggas att avledningen från etapp 1 och 3 är möjlig oberoende av etapp 4-6. Det behöver ske innan planarbetet börjar. Den preliminära bedömningen är att dagvatten från etapp 1 och 3 leds till Kolljungabäcken fram tills etapp 4 genomförs. Om dagvatten istället ska ledas genom/förbi Hällbo 17 behövs dels en överenskommelse med fastighetsägaren och dels en fortsatt markmiljöutredning och dialog med tillsynsmyndigheten som visar att det är möjligt.

Kulturmiljöhänsyn:

Det kommer att vara nödvändigt att i hög grad anpassa ny bebyggelse till kulturmiljön vid Gamla torg. Detta behöver regleras noga i detaljplanen. Rekommendationer till stöd finns i genomförd kulturmiljöutredning.

### Avgränsning detaljplanen

Detaljplanen behöver avgränsas utifrån möjligheten att säkerställa infrastrukturen, framförallt gata och dagvattenanläggning. Det kan vara fördelaktigt att samordna detaljplan för etapp 1 med detaljplan för etapp 3 eftersom de kommer att dela infrastruktur med varandra. Avgränsning av detaljplanerna behöver dock även ske utifrån fastighetsägarande och vad som lämpligen ingår i samma exploateringsavtal.

### Övrigt

Det behövs en utredning av risk för olägenheter invid nya bostäder från industriverksamheten på Hällbo 17. Utredningen kan med fördel genomföras samlat för etapp 1 och 3.

Eftersom exploateringen bygger på att transformatorstationen är flyttad behöver det finnas en ny lokalisering som nätägaren har godkänt. Även flytt av ledningsnät och anläggning av nytt nät behöver finnas på plats.

Befintliga vattenledningar behöver få en lösning (u-område i gällande detaljplan).

Det behövs en praktisk och plantekniskt rimlig lösning för den tillfälliga vändzonen. Tidsbegränsad användning i planen kan vara ett sätt.

## Etapp 2 – Hällbo 14 & 23 (parkering & drivmedelsstation) samt del av Ringsjövägen

### Centrala ingångsvärden

Flytt av drivmedelsstation och lämplig marksanering är avgörande för etappens genomförande. Eftersom etappen innehåller kommunal mark behöver även formerna för markanvisningen vara klara när detaljplanen påbörjas.

### Avgränsning detaljplanen

Detaljplanen kommer att omfatta fastigheten Hällbo 23 och den del av Ringsjövägen som idag är planlagd som industrimark. Möjlighet finns att inbegripa fastigheterna Hällbo 18-22 i planen, om fastighetsägarna så önskar. De är idag planlagda för industriändamål men är bebyggda med bostäder, utom Hällbo 18 som är obebyggd.

## Etapp 3 – parkmark och del av Hällbo 17 (Industrifastighet)

### Centrala ingångsvärden

Etappen innehåller kommunal mark och därför behöver formerna för markanvisningen vara klara när detaljplanen påbörjas.

Kommunen behöver också ta ställning till lämpligt läge och utformning för koppling över Kolljungabäcken för gående och cyklister.

### **Avgränsning detaljplanen**

Planarbetet kan med fördel ske samordnat med detaljplan för etapp 1.

### **Övrigt**

Utredning av risk för olägenheter från industriverksamheten på Hällbo 17 invid de nya bostäderna behöver följas upp, jämför från etapp 1.

Tillfällig vändzon ersätts av färdig gata.

## **Ettapp 4 och 5 – Hällbo 17 (Industrin)**

### **Centrala ingångsvärden**

Verksamhetens flytt till verksamhetsområde Nord avgör tidplanen för när etappen kan genomföras.

Översiktlig miljöteknisk undersökning (Sweco 200117) visar att fortsatt utredning behövs avseende triklorenten. Undersökningar bör ske genom mätningar och analys av i första hand grundvatten och porgas inom fastigheten, men även spridningar ut från fastigheten bör utredas. Fastigheten har även lätt förorenade fyllnadsmassor med risk för halter över KM. Förutsättningar för avhjälpande behöver vara utredda innan samråd om detaljplan.

Höörs kommun behöver uppdatera sin lägesbild för väg 23:s framtid. Aktuell status i Trafikverkets utredningar och Region Skånes investeringsplaner blir viktiga förutsättningar. Om det finns förutsättningar för kommunen att överta huvudmannaskapet inom överskådlig tid så påverkar det både hur vägens närområde kan utformas och möjligheten att bygga en cirkulationsplats. Kommunen behöver ta ställning till om GC-tunneln under vägen ska öppnas eller om fokus ska ligga på att bygga cirkulationsplatsen.

### **Avgränsning av detaljplanen**

Detaljplanen kommer att omfatta nuvarande Hällbo 17, även om genomförandet delas upp i etapper. Om kommunen ska överta huvudmannaskapet för vägen behöver även cirkulationsplatsen och anslutningar på andra sidan väg 23 planläggas.

## **Ettapp 6 – Hällbo 14 & 26 samt Gamla Torg**

### **Centrala ingångsvärden**

Kommunens avsikter för Gamla Torg behöver klarläggas. Om torget ska omgestaltas så behövs en särskild analys av lämplig utformning med hänsyn till kulturmiljö och torgets roll när staden utvecklas. Status för frågan om ny cirkulationsplats vid väg 23 blir en viktig pusselbit, jämför etapp 4 och 5.

### **Avgränsning av detaljplanen**

Detaljplanen kommer att omfatta Hällbo 26 och 14, samt eventuellt Gamla torg.

# **Hållbarhet & miljöpåverkan**

## **Hållbarhetsperspektiv i ÖP**

I översiktsplanen har Höörs kommun identifierat nio hållbarhetsperspektiv för att systematiskt bedöma och följa upp konsekvenser av kommunens fysiska planering och samhällsbyggnad. Perspektiven fångar ekonomiska, sociala och ekologiska aspekter av hållbar utveckling och är samordnade med Agenda 2030 samt nationella, regionala och lokala mål.

Hållbarhetsperspektiven och en hållbarhetsbedömning för planprogrammet framgår av tabell på nästa sida.

## **Undersökning av miljöpåverkan**

Enligt bestämmelserna i 4 kap 34 § plan- och bygglagen (PBL) samt 6 kap 5 § miljöbalken (MB) skall en undersökning göras för en detaljplan om dess genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Programförslaget innebär i korthet att 500 nya bostäder byggs i en effektiv stadsstruktur nära centrum och Höörs station. Förslaget innehåller även kontor och samhällsservice, gator och en större park. Förslaget möjliggör en ny cirkulationsplats vid väg 23.

Förslaget berör inte några skyddade områden. Höörs kommun bedömer att:

- Förslaget har förutsättningar att stärka den värdefulla kulturmiljön vid Gamla torg.
- Miljökvalitetsnormerna för vatten behöver fortsatt uppmärksamhet vid den närmare utformningen av dagvattenstråket och vid utredning av markföroreningar
- Merparten av den trafik som alstras förväntas på väg 23 och inte på lokalgator.

Mot den bakgrunden och med beaktande av MKB-förordningens bilaga 4 bedömer Höörs kommun att genomförandet av planen inte medför betydande miljöpåverkan. Bedömningen gäller under förutsättning att kommunen i det fortsatta planarbetet:

- Skyddar kulturmiljön vid Gamla torg genom bestämmelser som säkerställer att tillkommande bebyggelse utformas med respekt till kulturmiljön
- Planerar för dagvattenlösningar med hänsyn till vattenkvalitet och människors livsmiljö
- Säkerställer efterbehandling av förorenade områden och
- Genomför närmare analyser av trafikstring och bullernivåer även längs kommunala gator

Samråd ska ske med länsstyrelsen innan kommunen tar slutligt ställningstagande i frågan om behovet av MKB.

| <b>Hållbarhetsperspektiv</b><br>9 perspektiv för uppföljning av översiktsplanen                                 | <b>Planprogram för Hällbo-området</b><br>Området är ca 89 000 m <sup>2</sup> . Skissen innehåller 41 000 m <sup>2</sup> kvartersmark för bostäder och verksamheter, 28 000 m <sup>2</sup> gatumark samt 15 000 m <sup>2</sup> park, platsbildningar och grönytor.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Befolkningstillväxt<br><br>Antaganden:<br><br>2,3 invånare/bostad, likt i befintliga bostäder i Höörs kommun | Förslaget innehåller <ul style="list-style-type: none"> <li>• 500 bostäder som flerbostadshus och stadsradhus (townhouses). Det motsvarar 1 150 nya invånare.</li> <li>• P-hus (multihus): ca 8000 m<sup>2</sup></li> <li>• ytor för samhällsservice/kontor på ca 6000 m<sup>2</sup> (varav 2000 m<sup>2</sup> finns i "multihuset" övriga på Hällbo 27). Det ger förutsättningar för nya arbetstillfällen.</li> </ul> Anläggningen av området bekostas av exploatören. För eventuell ny trafikplats vid väg 23 och omgestaltning av Gamla torg får en bedömning av kostnader, nyttor och lämplig kostnadsfördelning göras längre fram när det finns mer konkret kunskapsunderlag.<br><br>Driftkostnaden för kommunen när området är fullt utbyggt förväntas bli ca 540 000 kr/år, varav 90 000 kr/år för parkmarken och 450 000 kr/år för gatumarken. VA-kollektivet bekostar driften av dagvattenanläggningen med ca 30 000 kr/år. |
| 2. Integrerad kommun                                                                                            | Förslaget kan bidra till blandade bostadstyper, vilket är en förutsättning för att bostadsmarknaden ska fungera för olika smaker, för livets skilda skeden och för en växande befolkning. Förslaget innebär också att industriverksamheten som barriär i orten försvinner och ger på sikt möjligheter för att även barriärverkan av väg 23 ska mildras.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 3. Samspel och möten                                                                                            | Stadsbyggnadsprincipen "En levande del av Höör" innehåller flera nycklar till att främja samspel och möten. Den nya bebyggelsen kan bidra till att befolka miljön vid Gamla torg. Den nya centrala parken har förutsättningar att fungera som mötesplats och hjärta i den nya stadsdelen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 4. Enkelt vardagsliv som främjar folkhälsa                                                                      | Förslaget kan med sin täta struktur i centralt läge bidra till att fler invånare får nära till butik, service och grönområden. Förslaget stärker möjligheten att gå, cykla, resa kollektivt goda kopplingar finns till väg- och cykelvägnet.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 5. Identitet                                                                                                    | Förslaget innehåller riktlinjer för att skydda och utveckla den värdefulla kulturmiljön vid Gamla Torg.<br><br>Förslaget kan bidra till att stärka karaktären av- och kopplingar inom centrala Höör då en betydande barriär försvinner. Höörs Plåt har idag en stark identitet som byggnad/område med sitt centrala läge nära betydelsefulla vägar. Byggnaden upplevs även som en barriär och som överdimensionerad i förhållande till omgivande strukturer.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 6. Miljöanpassat transportsystem                                                                                | Förslaget innebär effektivt markutnyttjande i läge med god kollektivtrafik och möjliggör infrastruktur för cykel och gång.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 7. Hänsyn till hav, sjöar och vattendrag                                                                        | Andelen hårdgjord yta minskar genom förslaget från 79 % till 62 . Konsekvenserna för hav, sjöar och vattendrag kommer att bero av den mer detaljerade utformningen av dagvattenlösningar och allmänna platser.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| 8. Hushållning med mark- och vattenresurser                                                                     | Förslaget innebär en god hushållning med mark. Genom att växa tätt inne i centrala Höör på redan ianspråktagen mark behöver ingen ytterligare skogs- eller jordbruksmark tas i anspråk.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 9. Skydd av natur-, kultur- och rekreationsvärden                                                               | Förslaget kommer troligtvis att innebära en ökad biologisk mångfald i området genom plantering av prydnads- och nyttoväxter för de boende. Kulturmiljön vid Gamla torg behöver i det fortsatta planarbetet skyddas genom bestämmelser som reglerar att förändringar anpassas till den värdefulla miljön vid bykärnan.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

#### Medverkande tjänstepersoner:

Rolf Carlsson, Samhällsbyggnadschef

Mette Dymling, Planarkitekt

Karin Kallioniemi, Kommunarkitekt/Samhällsplanerare

Anton Klacka, Samhällsplanerare

Anders K E Nilsson, Planarkitekt

Mårten Espmarker, Planarkitekt

