

Samrådsredogörelse

Planprogram för Hällbo 17, 27 m fl

Handläggning

Kommunstyrelsen beslutade 28 april att godkänna förslag till Planprogram för Hällbo 17, 27 m fl för samråd. Programförslaget har varit utställt och tillgängligt för granskning 5-26 maj 2020. Planförslaget har funnits tillgängligt på kommunens hemsida och, i kommunhusets medborgarcenter. Med anledning av mötesrestriktioner i Corona-tider har vi inte genomfört något samrådsmöte. Däremot har en kort informationsfilm publicerats om planprogrammet för att ge fler möjligheter att sätta sig in i frågorna.

I denna samrådsredogörelse redovisas inkomna yttranden tillsammans med samhällsbyggnadssektors bedömning i frågan och kommentarer om hur planförslaget har påverkats av synpunkten. Samrådsredogörelsen inleds med en sammanfattning av de utredningar och ändringar som genomförts inför godkännande i kommunstyrelsen, samt de synpunkter som av olika skäl inte har beaktats.

Innehåll

Sammanfattning	s 2
Yttranden från statliga och regionala myndigheter	s 4
Länsstyrelsen	
Lantmäteriet	
Trafikverket	
Region Skåne	
Yttranden från kommunala nämnder och bolag	s 18
Barn- och utbildningsnämnden	
Räddningstjänsten Skånemitt (VR-nämnden)	
Mittskåne Vatten (VR-nämnden)	
Miljöenheten (Tillsyns- och tillståndsnämnden)	
MERAB	
Ledningsägande bolag mm	s 23
Kraftringen	
Skanova	
Solör Bioenergi	
Postnord	
Övriga skriftliga yttranden	s 25

Sammanfattning

Kompletterande utredningar och underlag efter samråd

En riskutredning har genomförts avseende transport av farligt gods på väg 23.

En gestaltningsidé för dagvattenstråket längs väg 23 har tagits fram.

Trafikutredningen har kompletterats med:

- närmare analyser av när kapacitetsbristen i nuvarande statlig väg uppstår, och möjliga åtgärder för att skapa mer kapacitet.
- Förväntat resbehov/trafikalstring för cykel, gång och buss.
- Fördjupad analys och beskrivning av konsekvenser på befintliga lokalgator och åtgärder för att anpassa Ringsjövägen och lokalgator för ökande trafikflöden.

Justeringar av planprogrammet efter samråd

Planprogrammet har kompletterats med information om:

- fornlämningsituationen
- tillgång till lekplatser och andra friytor
- kraftförsörjnings-situationen

Beskrivningen av Trafikverkets pågående utredningsarbete för väg 23 justeras.

Strukturplanen har justerats så tillsvida att:

- Programområdet har anpassats så att en tänkt framtida ny cirkulationsplats vid väg 23 ingår.
- Linjeföringen för huvudgatan har justerats till mer organisk för att säkerställa framkomlighet för nyttotrafik.
- Ett möjligt läge för en busshållplats, centralt invid parken, har markerats
- Exploateringen har utökats genom att byggnadskroppar mot väg 23 föreslås bli fyra-fem våningar i stället för tre-fyra våningar.
- Längs Ringsjövägen har några kvarter bytt plats så att stadsradhusen skisseras mer samlade mot Gamla torg medan flerbostadshus i tre-fyra våningar ligger mer samlade i programområdets södra del.
- Alternativa parkeringsmöjligheter har studerats. I stället för ett parkeringshus ovan mark kan det bli aktuellt med underjordiska garage till fler kvarter. De tekniska möjligheterna att bygga underjordiska garage återstår dock att utreda.

Slutsatserna för väg 23:s närområde har fått två nya stycken som förtydligar status i frågan när planprogrammet färdigställs. De oklara planeringsförutsättningarna i vägens närområde hanteras genom att:

- Strukturskissen kompletteras med en markering/gränslinje som visar vilket område Trafikverket gör anspråk på och där det alltså inte går att gå vidare med detaljplaner innan Trafikverket kommit till slutsatser om framtiden för väg 23.

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enheten

- Etapp 1 får en annan dagvattenlösning, som gör etappen helt oberoende av väg 23:s närområde. På så vis kan detaljplan för etappen inledas utan att vara beroende av Trafikverkets parallella planeringsprocess.
- För etapp 2-6 kompletteras beskrivningen med att detaljplan och genomförande förutsätter att Trafikverket har landat sin syn på väg 23 och inte behöver utöka vägområdet eller kräver nya körfält på kommunens anslutande vägar.

Synpunkter som inte beaktats

Höors kommun bedömer att det inte blir fråga om att strandskydd återinträder genom den nya detaljplanen. Det blir alltså inte aktuellt att pröva ny användning mot strandskyddsreglerna så som länsstyrelsen förväntar sig.

Ingen naturvärdesinventering har tagits fram, som länsstyrelsen med flera efterfrågat. Anledningen är att området bedöms hysa begränsade naturvärden.

Någon har föreslagit att dagvattendammarna placeras utmed Ringsjövägen istället för längs väg 23, för att på så sätt skapa ett mervärde till omgivningen. Så blir det inte eftersom området lutar från Ringsjövägen mot väg 23, och dagvattnet kommer att rinna med självfall åt det hållet.

Alla närboende som yttrat sig uttrycker oro för trafikökningen på Ringsjövägen och efterfrågar en annan lösning. Det finns dock ingen alternativ lösning för etapp 1-3, och Ringsjövägen har kapacitet att ta emot trafikökningen. Vägens utformning behöver dock anpassas till de nya trafikflödena genom att bland annat anlägga avgränsad GC-bana.

Flera närboende föreslår att den lilla gröningen med hasselbuske och äppelträd i nordvästra delen av Hällbo 17, mot Ringsjövägen, ska sparas och integreras i en ny park. Höors kommun bedömer dock att de gröna värdena inte är omistliga ur Höors-perspektiv och att det inte finns tillräckligt starka skäl för att låsa strukturplanen till dem.

Yttranden från statliga och regionala myndigheter

Länsstyrelsen

Länsstyrelsens formella synpunkter

Följande synpunkter har koppling till Länsstyrelsens prövningsgrunder enligt 11 kap. plan- och bygglagen.

Strandskydd

Strandskydd om 100 meter kring Kolljungabäcken inträder om den äldre detaljplanen upphävs eller ersätts med ny enligt 7 kap 18 g § miljöbalken.

Länsstyrelsen vill erinra om att i de fall kommunen avser planlägga inom strandskyddsområde bör strandskydds- och planbestämmelserna vara förenliga. Planbestämmelser som är förenliga med strandskyddsbestämmelserna kan vara "allmän plats" och tex betecknas som NATUR eller PARK.

Kommentar: Området har aldrig varit strandskyddat. Länsstyrelsen fastställde gränser för strandskyddet genom beslut enligt 15 § naturvårdslagen (NVL) först i samband med att det generella strandskyddet infördes 1975 och sedan i en översyn 1996. Mark- och miljödomstolen har i en dom uttalat att ett beslut om upphävande av strandskydd enligt 15 § NVL har ett vidare tillämpningsområde än nu gällande regler för upphävande av strandskydd: "Ett upphävande enligt denna bestämmelse kan ske i ett område som saknar betydelse för strandskyddets syften oavsett ändamål med området. Skulle ändamålet med området ändras föranleder det således ingen förnyad prövning i förhållande till strandskyddets syften. Bestämmelsen i 10 a § MP har därmed ingen betydelse i ett planlagt område där strandskyddet har upphävts genom ett sådant beslut. Något återinträde av strandskydd blir inte aktuellt i de fall en plan upphävs."

Med ledning av Mark- och miljödomstolens utredning bedömer Höors kommun att det inte blir fråga om att strandskydd återinträder genom den nya detaljplanen. Det blir alltså inte aktuellt att pröva ny användning mot strandskyddsreglerna. Friluftsliv och biologisk mångfald längs Kolljungabäcken är allmänna intressen som har vägts in i planprogrammet, framförallt genom att spara ett naturområde närmast bäcken. Denna avvägning sker då enligt 2 kap PBL och enligt de allmänna hushållningsbestämmelserna i 3 kap miljöbalken.

Ett PM som utvecklar kommunens bedömning har tagits fram och kommunicerats med länsstyrelsen (bilaga). 17 september genomfördes ett möte med länsstyrelsen med syfte att enas om hur frågan fortsatt hanteras. Både länsstyrelsen och kommunen står fast vid sin hållning. Samhällsbyggnadssektor har därefter sökt stöd för sin bedömning hos SKR, som rekommenderar kommunen att driva frågan och att överklaga länsstyrelsens bedömning.

Riksintresse för kommunikationer

Väg 23

Det aktuella planprogrammet redovisar att riksväg 23 är en kommunikationsanläggning av riksintresse och är utpekad som en regionalt viktig väg i det funktionellt prioriterade vägnätet (FPV). Länsstyrelsen anser att så länge Trafikverket inte fattat beslut om ändrad sträckning för riksväg 23, måste kommunen utforma planområdet så att det är flexibelt i

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enheten

förhållande till framtidsscenarierna 1 och 2. Eller så måste framtidsscenario 1 och eventuella framtida utbyggnadsbehov av väg 23 genom Höör bli dimensionerande för föreslagen markanvändning i planprogrammet. Länsstyrelsen anser att riksintresset för kommunikation på väg 23 annars kan påverkas negativt.

Kommunen rekommenderas att avvakta med granskningshandling för planprogrammet tills åtgärdsförslag i Trafikverkets ÅVS för väg 23 E22-Tjörnarps har utvärderats. Kommunen kan då dra nytta av Trafikverkets utredning av framtidsscenario 1 och ett 0+-alternativ för väg 23 genom Höör, samt Trafikverkets bedömning av om detta scenario blir aktuellt.

Länsstyrelsen anser att kommunen i det fortsatta arbetet med planprogrammet i högre grad måste ta höjd för konsekvenser av framtidsscenario 1, som t ex erforderliga åtgärder för att öka kapaciteten på väg 23, och för att säkra tillgängligheten mellan områden väster och öster om väg 23. För att säkerställa genomförbarheten för framtidsscenario 1 krävs antingen att marktytor reserveras i planprogrammet för framtida eventuell utbyggnad av riksväg 23, eller att etapper i planprogrammet ändras så att området utmed väg 23 planläggs och byggs ut sist.

Förslaget till flytt av Ringsjövägens anslutning till Södergatan senast i etapp 2 i programmet kan bl.a. förbättra framkomligheten i cirkulationsplatsen på riksväg 23. Det bör utredas vilken utbyggnad av anslutningen som krävs ur kapacitetssynpunkt, som alternativ till den föreslagna nya cirkulationsplatsen på riksväg 23. Detta eftersom det är osäkert om och när i tid en ny cirkulationsplats på riksväg 23 kan tillkomma, då det kan ske endast om vägen kan bli stadsgata enligt framtidsscenario 2.

Utmed riksväg 23 gäller ett utökat byggnadsfritt avstånd om 30 meter från vägområdesgräns, enligt beslut av Länsstyrelsen utifrån 47§ Väglagen. Trafikverket, som är väghållare för väg 23, tillämpar byggnadsfritt avstånd även inom område som detaljplanläggs för att hänsyn ska tas ur risk- och bullersynpunkt, och för att säkerställa framtida utbyggnadsmöjligheter i den statliga infrastrukturen. Ett avsteg som föreslås med ett byggnadsfritt avstånd om 20 m kan godkännas om övriga krav ur t ex risk-, buller-, och trafiksäkerhetssynpunkt kan innehållas. Det ska dock säkerställas att utjämningsmagasin och pumpstation som föreslås utmed väg 23 placeras och utformas enligt Trafikverkets riktlinjer, och anpassas till framtida eventuell utbyggnad av väg 23 och cirkulationsplatsen vid Södergatan.

Kommentar: Det finns inget granskningsskede för planprogram. Höors kommun har haft en fortsatt dialog med Trafikverket, se nedan.

Järnväg

Planområdet är beläget inom utredningsområdet för en framtida höghastighetsjärnväg på sträckan Jönköping-Malmö via Hässleholm som är framtida järnväg av riksintresse. När det finns en fastställd korridor för den nya stambanan får den status som planerad järnväg av riksintresse, dvs blir ett riksintresse i egentlig mening i den fysiska planeringen.

Planförslaget är dock beläget centralt i Höör, intill befintlig bebyggelse, varför bedömningen är att planförslaget inte försvårar en framtida utbyggnad av höghastighetsjärnvägen. Länsstyrelsen anser dock att om kommunen planerar bebyggelse eller andra åtgärder i utredningsområdet bör man löpande informera sig om

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enheten

planeringsläget för den framtida järnvägen, för att kunna ta ställning till förutsättningar för genomförande av aktuell detaljplan. Kommunen bör informera sig om vilket skede planeringsprocessen är i och vilka underlag som finns tillgängliga för att kommunen ska kunna lokalisera och utforma den tänkta bebyggelsen på bästa sätt.

Kommentar: Höors kommun följer och medverkar aktivt i utredningsarbetet för ny järnväg och kommer att ta hänsyn till de möjliga korridorer som utredningen resulterar i.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Kommunen behöver förtydliga hur dagvattenhanteringen ska ske för att säkerställa att miljö kvalitetsnormerna kan följas. Då det finns föroreningar inom planområdet är det lämpligt att kommunens miljönämnd, som är tillsynsmyndighet för dagvatten, deltar i planläggningen så att dagvattenhanteringen sker där det är lämpligt samt att det tillgodoses att de försiktighetsmått som behövs är förenliga med planen.

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att det behöver utredas vidare ifall en avledning från etapp 1 och 3 är möjlig oberoende av etapp 4-6 vid ett genomförande. Vidare anser Länsstyrelsen att kommunen måste beskriva Kolljungabäcken som en recipient, dess status och bedöma påverkan på miljö kvalitetsnormer för vatten vid ett eventuellt genomförande. Länsstyrelsen vill även uppmärksamma kommunen på att avledning av dagvattnet till Kolljungabäcken kan komma att kräva dispensprövning för anläggningar och anordningar etc inom strandskydd.

Kommentar: Miljö enheten som företräder Höors kommuns tillstånds- och tillsynsnämnd har ända sedan de miljö tekniska markutredningarna inleddes varit en aktiv samtalspart i bedömningen av markföroreningar och kopplade frågor i planarbetet. Dialogen fortsätter i takt med att planarbetet kompletteras med ny kunskap genom nya utredningar.

Kolljungabäcken är inte en vattenförekomst enligt vattenförvaltningen och har varken miljö kvalitetsnormer eller statusbedömning. Samhällsbyggnadssektor har påpekat detta för länsstyrelsen och fått svaret att synpunkten avser Höorsån. Planprogrammet innehåller sedan tidigare en beskrivning av Höorsåns status, risker och miljö kvalitetsnormer. Dagvattenfrågan kommer att följas upp i samband med kommande detaljplaner. Ingen ytterligare beskrivning är aktuell i programskedet.

Risk för översvämning

I programhandlingen anges att en övergripande dagvatten- och skyfallsutredning har gjorts och det framgår att det finns en större lågpunkt i områdets sydvästra del samt flera lokala lågpunkter inom programområdet. Det framgår också att kommunens skyfallskartering visar att det finns översvämningssproblematik i samband med skyfall inom befintlig bebyggelse. Det framkommer i programhandlingarna att kapaciteten på det befintliga dagvattenledningsnätet är okänd. Kommunen måste i det fortsatta planarbetet verifiera kapaciteten och utloppsflödet på det befintliga ledningsnätet.

I programhandlingen föreslås det att dagvattnet tas om hand genom fördröjningsmagasin längs med väg 23 för etapperna 1 och 3-6. För att kunna hantera dagvatten och skyfall är fördröjningsmagasinen ett villkor för att undvika översvämningar i planområdet. Länsstyrelsen menar därför att kommunen måste i det fortsatta planarbetet säkerställa att

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enheten

eventuella avtal/prövningar för att avleda dagvatten kommer till stånd innan detaljplaner antas.

I planprogrammet anges det att dagvattnet från etapp 2 ska lokalt omhändertas. I dagvatten- och skyfallsutredningen framkommer det att delar av planprogrammet (Ringsjövägen, Gamla torg, planerad gata norr om kvarteret i väst) inte har tagits med i beräkningarna av fördröjningsmagasinen utan dagvattnet ska istället lokalt omhändertas. Om kommunen vill möjliggöra lokalt omhändertagande av dagvatten eller andra fördröjningslösningar är det viktigt att detta stöds och inte hindras av bestämmelserna i planen. Länsstyrelsen vill också informera om möjligheten att i kommande detaljplaner reglera hårdgörningsgrad och att införa lovplikt vid förändring av markens genomsläpplighet.

Länsstyrelsen kommer följa upp frågan om hantering av dagvatten i det fortsatta planarbetet.

Kommentar: Det är en missuppfattning att kapaciteten är okänd. Däremot stämmer det att antagandena om dagvattenkapaciteten behöver kompletteras med fortsatta undersökningar. Kommunen avser att följa upp rekommendationerna i dagvattenutredningen och verifiera dagvattenavledningen genom att bland annat mäta in brunnarna.

Hälsa och skydd

Buller

Kommunen har i samband med programarbetet tagit fram en övergripande bullerutredning. I planprogrammet har kommunen tagit fram tre stycken framtidsscenarier för väg 23 och en bedömning av trafikbuller på den föreslagna bebyggelsen för vart och ett av dem. Det framgår dock att riktvärdet för trafikbuller avseende ekvivalent ljudnivå på uteplats uppnås enligt kommunens bullerberäkning emellertid inte för något av dessa framtidsscenarier. Länsstyrelsen anser därför att det i planprogrammet ska framgå att detta ställer krav på placering och utformning av bebyggelsen, så att uteplatser blir bullerskyddade.

Kommunen anger i programhandlingarna att vid en utbyggnad av etapp 1 och 3 kan industriverksamheten på Hällbo 17 fortfarande vara i drift. Länsstyrelsen anser att kommunen måste i det fortsatta planarbetet beräkna omgivningsbullret även från verksamheten och åtgärder måste i detaljplanen säkras med planbestämmelser i plankartan.

Kommentar: Att det behövs bullerskyddade uteplatser framgår av planprogrammet, under rubriken "Bullerberäkning och slutsatser" på s 25. Det finns aktuella mätningar av buller från industriverksamheten och detta blir ingångsvärden för detaljplanerna så länge verksamheten finns kvar.

Markföroreningar

I programhandlingarna konstateras att det inom området finns potentiellt förorenad mark. Kommunen har tagit fram en översiktlig markteknisk miljöundersökning som visar på förekomsten av klorerade lösningsmedel i grundvatten och konstaterar att det behöver utredas ytterligare. Länsstyrelsen anser att föroreningssituationen rörande klorerade

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enheten

lösningsmedel inom området både lokaliseringen av föroreningarna och vilka mängde samt behovet av avhjälpandeåtgärder behöver utredas vidare i kommande planarbete.

Kommentar: Noteras.

Risk för farligt gods

Kommunen gör bedömningen att ingen särskild hänsyn behöver tas i planarbetet till transporter med farligt gods. Kommunen hänvisar till de lokala föreskrifterna, som begränsar transport av farligt gods på riksväg 23 på sträckan till klass 1 och 2, vilket medför att omfattningen bedöms enligt kommunen vara begränsad. Länsstyrelsen anser att underlaget inte är tillräckligt för att göra en bedömning. Inom och i anslutning till planområdet ligger tre drivmedelsstationer vilka genererar transporter med farligt gods. Utifrån planförslagets nära placering av bebyggelsen till väg 23 behöver kommunen ytterligare utreda risken för olycka avseende farligt gods och tydliggöra sin bedömning. Eventuella skyddsåtgärder behöver vidtas i kommande planarbete.

Kommentar: En riskbedömning har genomförts med konsultstöd och slutsatsen är att det inte behövs några riskreducerande åtgärder för utbyggnad enligt planprogrammet.

Länsstyrelsens rådgivningUndersökning av betydande miljöpåverkan

Utifrån aktuellt underlag delar Länsstyrelsen kommunens bedömning att ett genomförande av planförslaget inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap. miljöbalken.

Fördröjningsmagasin/dagvattenmagasin

Avseende föreslagna dagvattenmagasinen anser Länsstyrelsen att de, för att lyfta värdena för djur- och växtliv samt rekreation inom planområde, med fördel kan anpassas och utformas biologiskt.

Naturmiljön och skyddade arter

Länsstyrelsen ser positivt på målet att naturmarken ska växa, att värdefulla träd ska sparas samt att man ser att det gröna stråket kring Kolljungabäcken har central betydelse. För att utveckla området på ett optimalt sätt för djur och växter ger Länsstyrelsen rådet att man gör en naturvärdesinventering för att få mer kunskap om de befintliga naturvärdena. Sökning i Artportalen ger inga träffar på skyddade arter enligt artskyddsförordningen, men det är inte lika med att det inte finnas skyddade arter inom föreslaget planområde.

Kommentar: Samhällsbyggnadssektor bedömer att området hyser begränsade naturvärden och ser inte i nuläget anledning att genomföra en naturvärdesinventering för området. Avsaknaden av träffar på skyddade arter i artportalen och det faktum att området inte har tydligt avgränsade biotoper gör att det är tveksamt hur en inventering skulle bidra till planarbetet.

Övrig kulturmiljö

Det är positivt att kommunen har tagit fram en kulturmiljöutredning för området. Länsstyrelse anser att den tydligt lyfter fram viktiga värden och strukturer i området och ger goda förutsättningar för att följa upp kulturvärdena i kommande planering.

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enheten

Själva förekomsten av gårdsplats på Hällbo 26 är kulturhistoriskt värdefull pusselbit till Höors kulturhistoriska och omgivningen kring Gamla torg. Eftersom kvarteret genomgår en helhetsförändring är ett gott tillfälle att ta tillvara på och förtydliga gårdsplatsen vid placering och knyta an utformning av ny bebyggelse. Det är önskvärt att den kopplar an till den öppna småskaliga struktur som funnits i dessa äldre delar.

Länsstyrelsen instämmer i kulturmiljöutredningens bedömning att "Den framtida gestaltningen av Gamla torg bör studeras närmre i kommande faser. Förhållningen bör då vara att anknyta till torgets historia som mötesplats och bykärna." Kommunen bör överväga att lyfta in Gästis i detaljplanen. Det gör det möjligt att se över och förtydliga nuvarande skyddsbestämmelser, som idag är allmänt hållna. Det underlättar att arbeta vidare gestaltungsmissigt med torget och anslutande bebyggelse.

Torget har lång kontinuitet, fornlämningsituationen behöver belysas i kommande planarbete.

Kommentar: *En detaljplan får inte omfatta större område än vad som behövs med hänsyn till planens syfte. Bedömningen av om Gästis ska ingå i ny detaljplan baseras framför allt på om det finns förändringsanspråk på Gästis-fastigheten som behöver hanteras i ett sammanhang tillsammans med de förändringar som beskrivs i planprogrammet. Än så länge har det inte framkommit sådana frågor att hantera. Planprogrammet kompletteras med information om fornlämningsituationen.*

Länsstyrelsens bedömning

Förutsatt att planhandlingarna kompletteras gällande strandskydd, riksintresse för kommunikation, miljö kvalitetsnormer för vatten, risk för översvämning, buller, markföroreningar och risk för farligt gods enligt ovan har inte Länsstyrelsen några synpunkter utifrån 11 kap. 10 - 11 §§ PBL.

Lantmäteriet

Inga synpunkter.

TrafikverketÅVS väg 23 E22-Tjörnarps

Trafikverket genomför för närvarande i samverkan med Region Skåne, Höors kommun och övriga berörda kommuner en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för väg 23 E22-Tjörnarps.

I gällande regional infrastrukturplan för åren 2018-2029 finns objektet 23/13 Ö Höör/Höör-Hörby med för genomförande år 2027-2029. Region Skåne har behov av att få ett aktuellt beslutsunderlag avseende objektet. Åtgärdsvalsstudien innebär en förutsättningslös nystart efter den ÅVS för väg 23 som Trafikverket genomförde 2017, och den vägplan som inte påbörjades därefter, för en ny vägsträckning öster om Höör. Orsaken var att oklarheter i det tidigare underlaget bedömdes utgöra en för stor risk i genomförandet av en vägplan.

Syftet med ÅVS:en är att fastställa vägens brister, ta fram en problem- och målbild för vägen, samt utifrån målbilden förutsättningslöst pröva alternativa åtgärder. I enlighet med fyrstegsprincipen ska tänkbara korridorer för en eventuell ny vägsträckning prövas först om åtgärder i befintlig infrastruktur, steg 2- och 3-åtgärder, inte visar sig ge de nyttor,

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enheten

effekter och den måluppfyllelsegrad som önskas. Det inbegriper även utredning av ett framtidsscenario 1 för väg 23 genom Höör, och om åtgärdsbehov på befintlig väg 23 i ett sk 0+-alternativ.

Trafikverkets pågående ÅVS innebär en nystart för planeringen av väg 23 mellan E22 och Tjörnarps. Vi anser att det är angeläget att det i planprogrammet tydliggörs på s. 10 att Trafikverket nu i nämnda ÅVS utreder en framtida sträckning för riksväg 23, antingen i befintligt vägnät, eller via en ny väg förbi Höör. Vi anser därför inte att det är korrekt att skriva att Trafikverket sedan läge planerar för en förbifart och en ny dragning av väg 23 öster om Höör. Om en redogörelse ska göras för bakgrund och tidigare utredningar bör det i så fall stå att "Trafikverket har tidigare utrett en förbifart för väg 23 öster om Höör.....".

Kommentar: Beskrivningen justeras.

Påverkan på riksintresset väg 23Samlad bedömning

Det aktuella planprogrammet redovisar att riksväg 23 är en kommunikationsanläggning av riksintresse och är utpekad som en regionalt viktig väg i det funktionellt prioriterade vägnätet (FPV). Det innebär att det ska säkerställas att planerad utbyggnad inte medför risk för negativ påverkan på väg 23 och på framkomligheten på vägen, samt på möjligheten att trafikera, underhålla, och att bygga ut vägen i framtiden. Planerad bebyggelse enligt planprogrammet ska placeras och utformas så att den skyddas ur risk- och bullersynpunkt, och så att inte möjligheten att trafikera eller utveckla vägen försvåras.

Trafikverket har tagit del av kommunens trafikutredning, som är ett av underlagen för programförslaget, och som baseras på framtidsscenarier för väg 23 framtagna i samråd med Trafikverket. Vi anser att kommunen i det fortsatta arbetet med planprogrammet i högre grad måste ta höjd för framtidsscenario 1, och dess konsekvenser, när det gäller utformning av planområdet, för att säkerställa god funktion för väg 23 genom Höör. Vi anser att så länge Trafikverket inte fattat beslut om ändrad sträckning för riksväg 23, måste planprogrammet och dess etappindelning antingen utformas så att det är flexibelt i förhållande till framtidsscenarierna 1 och 2. Eller så måste framtidsscenario 1 och eventuella framtida utbyggnadsbehov av väg 23 bli dimensionerande för föreslagen markanvändning i planprogrammet. Detta är en förutsättning för att Trafikverket ska kunna godkänna det aktuella planprogrammet avseende påverkan på riksintresset för väg 23.

Trafikverket rekommenderar kommunen att avvakta med granskningshandling för planprogrammet tills åtgärdsförslag i Trafikverkets ÅVS för väg 23 E22-Tjörnarps har utvärderats. Kommunen kan då i samverkan med Trafikverket ta fram utbyggnadsbehov enligt framtidsscenario 1 för väg 23 genom Höör, och dra nytta av Trafikverkets bedömning av om detta scenario blir aktuellt. Det skulle ge kommunen tydligare förutsättningar för att planera för ett framtidsscenario 2, med väg 23 som stadsgata. Vi bedömer i nuläget att åtgärdsförslagen kommer att ha tagits fram och utvärderats i början av år 2021. Redan i slutet av innevarande år kommer det att finnas mer underlag om framtidsscenario 1 i ÅVS-arbetet, och om åtgärdsbehov på befintlig väg 23 i ett sk 0+-alternativ. Se vidare i avsnittet om ÅVS väg 23 E22-Tjörnarps ovan.

Kommentar: Det finns inget granskningsskede för planprogram, utan nästa steg är att sätta igång den första detaljplanen. Det är angeläget för kommunen och fastighetsägaren att detaljplanen för etapp 1 kan komma igång, och det är därför inte aktuellt att låta planprogrammet vila i 6-12 månader. Scenario 1 ÄR dimensionerande för programmet när det gäller bullerstörningar och risker.

Framtidsscenarioer och etapper

Så länge Trafikverket inte fattat beslut om ny sträckning för riksväg 23 anser vi att kommunen i det fortsatta planarbetet behöver ta höjd för att både framtidsscenario 1 och 2 kan bli aktuella. Vad gäller de aspekter som framtidsscenarioerna påverkar på s. 10 anser vi därför att den andra punkten bör formuleras neutralt i förhållande till scenarierna, förslagsvis till "Utformningen av väg 23".

I det fortsatta planarbetet anser vi att en tydligare koppling behöver göras i planprogrammet mellan respektive framtidsscenario, etapper för utbyggnad och erforderliga infrastrukturåtgärder. Vi bedömer att framtidsscenario 1 blir dimensionerande för utformningen av planområdet, om väg 23 genom Höör bibehåller sin nuvarande funktion. Detta scenario anser vi därför måste kompletteras avseende erforderliga åtgärder för att öka kapaciteten på väg 23, och tillgängligheten mellan områden väster och öster om väg 23. Se vidare avsnittet om trafikförsörjning och kapacitet. Det bör även tydliggöras i vilken etapp ett öppnande av befintlig gc-tunnel under riksväg 23 krävs för tillgängligheten till/från planområdet för oskyddade trafikanter, med ökad trafik enligt framtidsscenario 1.

För att säkerställa genomförbarheten för framtidsscenario 1 krävs antingen att markytor i planprogrammet reserveras för framtida eventuell utbyggnad av riksväg 23, eller att etapper i planprogrammet ändras så att området utmed väg 23 planläggs och byggs ut sist. Ett senareläggande av etapper utmed riksväg 23 kan ge kommunen möjlighet att anpassa markanvändningen i denna del av planområdet till Trafikverkets kommande beslut om vägsträckning för riksväg 23, och till relevant framtidsscenario.

Kommentar: Höors kommun har sedan lång tid tillbaka och i samförstånd med Trafikverket planerat för att genomfartstrafiken ska ledas förbi Höors tätort och att nuvarande väg 23 ska få en ny funktion. Så sent som 2013 signerades ett avtal mellan Trafikverket och Höors kommun om kostnadsfördelning för en ombyggnad av vägen genom orten i syfte att minska vägens kapacitet för att på det viset göra vägen mindre attraktiv för genomfart. Denna planering är fortfarande utgångspunkt för Höors kommuns planering och det är därför inte aktuellt för Höors kommun att planera för åtgärder som ökar kapaciteten för genomfartstrafik.

För framtidsscenario 2 föreslås väg 23 genom Höör på sträckan utformas som stadsgata, med hastighetssänkande åtgärder och fler anslutningar. Vi anser att kommunen i det fortsatta planarbetet även i detta scenario bör utreda och beskriva hur en god framkomlighet kan uppnås för genomfartstrafiken, samtidigt som en god lokal tillgänglighet inom orten och till planområdet kan uppnås.

Mark har reserverats i planprogrammet för en ny anslutning till väg 23 med en cirkulationsplats. Åtgärden kopplas inte till någon särskild etapp i planprogrammet, vilket ger en ökad flexibilitet i planprogrammet när det gäller tidsperspektiv. Planprogrammet skulle även ge en ökad flexibilitet, om förslag till en alternativ utbyggnad av den nya

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enheten

anslutningen av Ringsjövägen till Södergatan tas fram för framtidsscenario 1. Se vidare avsnittet Trafikförsörjning och kapacitet. Vi anser att det ska framgå tydligare på bl a s. 55 att en förutsättning för genomförande av den nya cirkulationsplatsen är att Trafikverket/staten har lämnat över väghållningsansvaret för riksväg 23 till kommunen. I slutsatserna på s. 12 bör en ändring i texten göras från "trafikplats" till "cirkulationsplats".

Kommentar: Den nya cirkulationsplatsen på väg 23 har nu knutits till etapp 6, trots osäkerheterna i om/när den kan genomföras. Att åtgärden hör till scenario 2 och alltså inte kan genomföras så länge vägen är statlig framgår tillräckligt tydligt av andra sidor i dokumentet.

Trafikförsörjning och kapacitet

Det aktuella planområdet kan nås från riksväg 23, via cirkulationsplatsen på Södergatan och vidare till Ringsjövägen, eller via cirkulationsplatsen på Hörbyvägen/väg 13 vidare till Skolgatan. I trafikutredningen beräknas kapacitetstaket överskridas i båda dessa cirkulationsplatser till år 2040 (belastningsgrad $\geq 0,8$) i framtidsscenario 1.

Trafikverket anser därför att framtidsscenario 1 behöver kompletteras med utredning av utbyggnadsbehov av fler körfält i cirkulationerna och längs väg 23 på den aktuella sträckan.

För att i planprogrammet ta fram en etappvis utbyggnad av planområdet med erforderliga infrastrukturåtgärder, krävs att kommunen kompletterar kapacitetsanalysen med när i tid, och i vilken etapp, som kapacitetstaket beräknas uppnås för cirkulationsplatserna längs väg 23 på sträckan i framtidsscenario 1. För kapacitetsberäkningen krävs då att en bedömd genomförandetid för fullt utbyggt planområde redovisas i planprogrammet. Vi anser även att kommunen bör utreda om det kommer att krävas en planskildhet med väg 23 för biltrafiken i framtidsscenario 1, för att säkra en god tillgänglighet längs väg 23 och inom Höör.

Trafikverket ser positivt på förslaget till flytt av Ringsjövägens anslutning till Södergatan senast i etapp 2 i programmet, då det bl a kan förbättra framkomligheten i cirkulationsplatsen mellan Södergatan och riksväg 23. Vi anser att dock att det ska utredas vid vilken tidpunkt/i vilken etapp i planprogrammet som den nya anslutningen av Ringsjövägen till Södergatan uppnår kapacitetstaket och behöver åtgärdas. Det bör även utredas vilken utbyggnad av anslutningen som krävs ur kapacitetssynpunkt, som alternativ till den föreslagna nya cirkulationsplatsen på riksväg 23. Detta eftersom det är osäkert om och när i tid en ny cirkulationsplats på riksväg 23 kan tillkomma, då det endast kan ske om vägen kan bli stadsgata enligt framtidsscenario 2.

Kommentar: Efter samrådet har trafikutredningen kompletterats med närmare analyser av när kapacitetsbristen i nuvarande statlig väg uppstår, och möjliga åtgärder för att skapa mer kapacitet. Utredningarna har genomförts för att vinna tid i förhållande till trafikverkets pågående ÅVS, med syfte att få tydligare besked från Trafikverket, se kompletterande yttrande med kommentarer nedan.

Då en gångfartsgata planeras i planområdet parallellt med väg 23 behöver det utredas vidare huruvida det kan uppstå risk för bländningsrisk för trafiken på väg 23, och hur detta i sådana fall ska åtgärdas.

Kommentar: Noteras. Detta får ske i samband med de detaljplaner det berör.

Byggnadsfritt avstånd

Utmed riksväg 23 gäller ett utökat byggnadsfritt avstånd om 30 meter från vägområdesgräns, enligt beslut av Länsstyrelsen utifrån 47§ Väglagen. Inom det byggnadsfria området får inga byggnader eller anläggningar uppföras som kan inverka menligt på trafiksäkerheten. Trafikverket tillämpar byggnadsfritt avstånd även inom område som detaljplaneläggs, för att hänsyn ska tas ur risk- och bullersynpunkt, och för att säkerställa framtida utbyggnadsmöjligheter i den statliga infrastrukturen. Trafikverket hänvisar dock till länsstyrelsens bedömning i frågan om vilket skyddsavstånd som krävs med avseende på bl a risker med farligt gods. Se avsnittet om Risker med farligt gods.

Det bör tydliggöras i avsnittet om Trafik i planprogrammet på s. 10 ff att det byggnadsfria avståndet inte ska tillämpas enbart ur bullersynpunkt, eller enbart avseende bostadsbyggnader. Se föregående stycke. Bland punkterna på s. 10 rörande aspekter som påverkas av vägens framtida funktion och trafikflöden bör därmed följande tillägg göras i punkt 3 (kursiv stil): "Hur nära väg 23 ny bebyggelse...eller andra anläggningar... kan tillåtas.

I planprogrammet föreslås ett byggnadsfritt avstånd om 20 meter från vägområdesgräns tillämpas, då riktvärden för trafikbuller vid fasad beräknas innehållas för båda framtidsscenarierna enligt kommunens bullerberäkning. I framtidsscenario 2 med väg 23 flyttad, då vägen kan utformas som stadsgata, kan det vara möjligt att lägga bebyggelsen närmre vägen, om övriga krav kan uppnås. Trafikverket anser dock att i framtidsscenario 1 måste det byggnadsfria avståndet anpassas till eventuell framtida utbyggnad av riksväg 23 och cirkulationsplatsen i korsningen med Södergatan.

Kommentar: Texten har justerats för att tydliggöra att fler aspekter vägs in i bedömningen. Avsnittet "Slutsatser för väg 23:s närområde" har fått två nya stycken som förtydligar status i frågan när planprogrammet färdigställs.

Vi bedömer att om befintlig cirkulationsplats i korsningen Södergatan/riksväg ska byggas ut för att bli tvåfältig, kommer vägområdet i cirkulationen att förskjutas ca 15 meter in i den sydöstra delen av planområdet. Kommunen bör därför utreda hur markanvändningen i planområdet i detta scenario kan anpassas till en utbyggnad av cirkulationen, eller till en planskildhet mellan Södergatan och riksväg 23.

Pumpstationen och utjämningsmagasinen bör t ex antingen placeras längre ifrån riksväg 23 anpassat till framtida eventuell utbyggnad av riksväg 23, eller så bör en alternativ lokalisering för dessa föreslås i planprogrammet. Vid avsteg från det byggnadsfria avståndet ska minst säkerhetszonen för den statliga vägen respekteras, vilket för den aktuella vägsträckan längs väg 23, med hastighetsgräns 50 km/tim, är 3 meter från väggkant. Pumpstation och utjämningsmagasin måste således i framtidsscenario 1 placeras minst 3 meter från väggkant från framtida väg 23 med cirkulationsplats. Illustrationen över planområdet anser vi tydligare ska återspegla dessa krav.

Kommentar: Se kompletterande yttrande med kommentarer nedan.

Dagvattenhantering och utjämningsmagasin

SAMHÄLLSBYGGNADSSSEKTOR
Strategiska enheten

Om utjämningsmagasin ska placeras utmed riksväg 23 måste de placeras och utformas i enlighet med Trafikverkets riktlinjer. Se vidare avsnittet om Byggnadsfritt avstånd. Utjämningsmagasinen måste utformas så att inte vatten kan tränga in i väggkroppen, och medföra en negativ påverkan på den statliga vägen. Trafikverket förordar en utformning av utjämningsmagasin enligt alternativ 1 eller 3 i planprogrammet, där slänter ska ha en släntlutning på 1:3.

Kommentar: Noteras.

Trafikbuller

Riktvärden för trafikbuller vid fasad bedöms kunna innehållas enligt kommunens bullerberäkning för planprogrammet på 20 meter från vägområdesgräns. I framtidsscenario 1 måste dock en placering av byggrätter på detta avstånd anpassas till framtida eventuell utbyggnad av riksväg 23 på sträckan. Se även avsnittet om Byggnadsfritt avstånd.

Riktvärdet för trafikbuller avseende ekvivalent ljudnivå på uteplats uppnås enligt kommunens bullerberäkning emellertid varken med ett byggnadsfritt avstånd om 20 eller 30 meter från vägområdesgräns. Vi anser därför att det ska framgå tydligare i förslaget hur bebyggelsen ska placeras och utformas så att uteplatser inte vetter mot riksväg 23, och hur skyddade uteplatser kan skapas.

Kommentar: Att det behövs bullerskyddade uteplatser framgår av planprogrammet, under rubriken "Bullerberäkning och slutsatser" på s 25.

Risker med farligt gods

Kommunen gör bedömningen att ingen särskild hänsyn behöver tas i planarbetet till transporter med farligt gods. Kommunen hänvisar till de lokala föreskrifterna, som begränsar transport av farligt gods på riksväg 23 på sträckan till klass 1 och 2, vilket medför att omfattningen bedöms vara begränsad. Vi förutsätter att kommunen i planarbetet samråder med berörd länsstyrelse och räddningstjänst i frågan om risker med farligt gods. Trafikverket hänvisar till länsstyrelsens bedömning avseende behovet av riskutredning, och av skyddsavstånd och eventuella skyddsåtgärder ur risksynpunkt för den planerade bebyggelsen.

Kommentar: En riskbedömning har genomförts med konsultstöd och slutsatsen är att det inte behövs några riskreducerande åtgärder för utbyggnad enligt planprogrammet.

Ny stambana Hässleholm-Lund

Planområdet är beläget inom utredningsområdet för en framtida höghastighetsjärnväg på sträckan Jönköping-Malmö via Hässleholm som är framtida järnväg av riksintresse. När det finns en fastställd korridor för den nya stambanan får den status som planerad järnväg av riksintresse, d v s blir ett riksintresse i egentlig mening i den fysiska planeringen.

Planförslaget är dock beläget i centrala Höör, i anslutning till befintlig bebyggelse, varför Trafikverkets bedömning är att planförslaget inte försvårar en framtida utbyggnad av höghastighetsjärnvägen. Trafikverket anser dock att då kommunen planerar bebyggelse eller andra åtgärder i utredningsområdet bör man löpande informera sig om planeringsläget för den framtida järnvägen, för att kunna ta ställning till förutsättningar för

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enheten

genomförande av aktuell detaljplan. Kommunen bör informera sig om vilket skede planeringsprocessen är i och vilka underlag som finns tillgängliga för att kommunen ska kunna lokalisera och utforma den tänkta bebyggelsen på bästa sätt.

Kommentar: Höors kommun följer och medverkar aktivt i utredningsarbetet för ny järnväg och kommer att ta hänsyn till de möjliga korridorer som utredningen resulterar i.

Trafikverket, efter kompletterad utredning (200626)

Trafikverket har tagit del av den kompletterade trafikutredningen för planprogrammet Hällbo 17 och väg 23 genom Höör. Vi anser överlag att trafikutredningen håller hög kvalitet och har utrett det Trafikverket efterfrågat. Vi har dock inte kunnat granska underlaget för kapacitetsberäkningarna i SIDRA, eftersom Trafikverket använder sig av Capcal.

Vi har följande synpunkter på trafikutredningen, med återverkan på planprogrammet och fortsatt planarbete.

Den fördjupade kapacitetsutredningen med tillhörande känslighetsanalys visar att utbyggnader av väg 23 på den aktuella sträckan kommer att krävas inom det tidsperspektiv då vi bedömer att väg 23 fortfarande är kvar med befintlig funktion som statlig väg. Det gäller även om det finns osäkerheter kring närmare tidpunkt. Det är inte heller klart om Trafikverket kommer att besluta om en ny sträckning för väg 23, avseende delen genom Höör. Trafikverket gör dessutom bedömningen att det finns flera stora osäkerheter i de analyser som gjorts hittills, av möjlig avlastning av trafiken på väg 23 genom Höör med en eventuell ny sträckning för väg 23. Den framtida trafikmängden på väg 23 genom Höör kan därför bli betydligt högre än för scenario 2 i planprogrammet.

Så länge Trafikverket inte fattat beslut om ändrad sträckning för riksväg 23 anser vi att kommunen i planprogram och fortsatt planarbete måste ta höjd för att väg 23 på sträckan är kvar i sin nuvarande funktion som statlig riksväg. Om kommunen går vidare med att anta aktuell detaljplan innan dess, måste därför den framtida trafikmängden för scenario 1 vara dimensionerande för planområdet, oavsett om väg 23 ska vara kvar. De framtida utbyggnader som krävs på väg 23 genom Höör ska då vara dimensionerande för föreslagen markanvändning i planområdet, så att inte den statliga vägens utveckling hindras.

Trafikverket anser att kommunen i planområdet måste säkra möjlighet till utveckling av väg 23 även bortom år 2040. Det ska därför i planområdet säkras utrymme både för en tvåfältig cirkulationsplats i korsningen mellan väg 23 och Södergatan (UA1) och för två körfält i båda riktningar på väg 23, mellan cirkulationsplatserna i korsningarna med Södergatan och Hörbyvägen/väg 13 (UA3). Dessutom krävs det sannolikt ytterligare körfält i cirkulationsplatsen i korsningen mellan väg 23 och väg Hörbyvägen/väg 13, utöver åtgärder enligt UA2 i trafikutredningen.

Trafikverket har tidigare gjort bedömningen att den framtida tvåfältiga cirkulationsplatsen i söder behöver förskjutas mer mot planområdet pga befintlig bebyggelse på östra sidan. Vi bedömde därför att cirkulationen kan komma att förskjutas minst ca 15 meter in i den sydöstra delen av planområdet. Vi kan återkomma med Trafikverkets synpunkter på förslaget till placering och utformning av den södra cirkulationsplatsen i det fortsatta planarbetet.

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enheten

Förslag till pumpstation och utjämningsmagasin enligt planprogrammet måste även placeras längre ifrån riksväg 23, anpassat till framtida utbyggnad av väg 23 med två körfält i varje riktning. Pumpstation och utjämningsmagasin anser vi ska placeras minst 3 meter från väggkant (säkerhetszonen) från framtida vägområde för väg 23 med cirkulationsplats. Om utjämningsmagasinen placeras närmre ska åtminstone utrymmet för ytterligare körfält längs väg 23 säkras, men om inte säkerhetszonen innehålls för det framtida vägområdet kommer det att krävas vägräcke mellan väg 23 och utjämningsmagasinen.

Det är önskvärt att kommunen i det fortsatta planarbetet inväntar Trafikverkets ÅVS-arbete, för att få ett tydligare planeringsunderlag avseende framtida trafik och utbyggnadsbehov på väg 23 genom Höör. Trafikverket kommer dels att ta fram prognoskörningar för väg 23, både för att ta fram problembilden i början av hösten, men också som del i effektbedömningen av åtgärder senare i ÅVS-arbetet. Trafikverket kommer dels att ta fram ett sk O+-alternativ, då vi gör en egen utredning av framtida åtgärdsbehov på befintlig väg 23 genom Höör. Men om kommunen går vidare med detaljplanen innan dess, finns det kanske en möjlighet att för planområdet arbeta fram en tillfällig lösning för dagvattenhanteringen i en första etapp, för att i en senare etapp bygga utjämningsmagasinen utmed väg 23. Det kan skapa ett visst ökat handlingsutrymme för kommunen i planarbetet fram till dess att Trafikverket fattat beslut om eventuell ny vägsträckning för väg 23 genom Höör.

Kommentar: Utformning och funktion för infrastrukturen genom kommunen är avgörande förutsättningar för Höors kommuns utveckling och kräver långsiktigt hållbara ställningstaganden. Höors kommun har sedan lång tid tillbaka och i samförstånd med Trafikverket planerat för att genomfartstrafiken ska få en ny sträckning förbi Höors tätort och att nuvarande väg 23 i det aktuella vägnittet ska få en ny funktion. Så sent som 2013 signerades ett avtal mellan Trafikverket och Höors kommun om kostnadsfördelning för en ombyggnad av vägen genom orten i syfte att minska vägens kapacitet för att på det viset göra vägen mindre attraktiv för genomfart. Denna planering är fortfarande utgångspunkt för Höors kommuns planering och det är därför inte aktuellt för Höors kommun att planera för åtgärder som ökar kapaciteten för genomfartstrafik. Höors kommun förutsätter tills vidare att även den ÅVS som nu pågår för väg 23 kommer att visa behovet av att genomfartstrafiken leds i annan sträckning än genom planområdet.

Höors kommun bedömer att det är orimligt att anpassa planstrukturen efter Trafikverkets anspråk på en annan vägutformning genom Höör innan det finns faktiska beslut att förhålla sig till. Relevanta beslut från Trafikverket är bland annat avtalet från 2013 och ÅVS från 2017. Höors kommun har arbetat in slutsatserna av dessa beslut i sin översiktsplan, antagen 2018.

Höors kommun förstår att det inte blir möjligt att få igenom förändringar av vägens närområde innan Trafikverket har landat i slutsatser från den ÅVS som pågår just nu. Samtidigt har Höors kommun och fastighetsägaren behov av att knyta ihop säcken för detta planprogram. Annars riskerar andra förutsättningar att förändras och utredningar att behöva göras om. De oklara planeringsförutsättningarna i vägens närområde hanteras därför genom att:

- Planprogrammets struktur ligger kvar, men kompletteras med en markering/gränslinje som visar vilket område Trafikverket gör anspråk på och där det alltså

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enheten

inte går att gå vidare med detaljplaner innan Trafikverket kommit till slutsatser om framtiden för väg 23.

- *Etapp 1 får en annan dagvattenlösning, som gör etappen helt oberoende av vägens närområde. På så vis kan detaljplan för etappen inledas utan att vara beroende av Trafikverkets parallella planeringsprocess.*
- *För etapp 2-6 kompletteras beskrivningen med att detaljplan och genomförande förutsätter att Trafikverket har landat sin syn på väg 23 och inte behöver utöka vägområdet.*

Om Trafikverket trots allt landar i en annan framtid än den vi har planerat för så kan etapp 2-6 inte genomföras enligt programmet. Då får planarbetet börja om för dessa etapper och en ny struktur får arbetas fram utifrån ny kunskap om förutsättningarna. Etapp 1 måste kunna stå för sig själva och vara oberoende av om de senare etapperna genomförs eller ej.

Region Skåne

Region Skåne ser positivt på planförslaget som skapar förutsättningar för att binda ihop östra Höör med centrum. Vidare bidrar planförslaget till att utveckla Höör som småstad i en storstadsregion något som stämmer överens med Strategier för Det flerkärniga Skåne och den regionala utvecklingsstrategin Det öppna Skåne 2030.

Ett av målen för planförslaget är att olika bostadstyper och upplåtelseformer ska finnas. Detta är positivt enligt Region Skåne som samtidigt vill informera om rapporterna Modell för bostadsefterfrågan 2019 och Bostadsglappet i Skåne - Analys av hushållens möjligheter att hyra eller köpa bostäder i Skåne som kan vara till stöd i detta arbete.

Region Skåne är positiva till att kommunen planerar för förtätning i kollektivtrafiknära läge. Ett mobilitetshus med olika funktioner finns med i planförslaget vilket enligt Region Skåne är positivt. Region Skåne vill informera om det nyligen framtagna PM:et Attraktiv parkering som kan vara till hjälp för att utveckla parkeringslösningarna.

Inom planområdet kan det finnas behov av en alternativ etablering till närområdets befintliga vårdcentral då denna ej är anpassad efter nuvarande verksamhet.

Region Skåne ser positivt på kommunens ambitioner och underlag beträffande kulturmiljön i planförslaget.

Slutligen vill Region Skåne framföra att planförslaget genom en av stadsbyggnadsprinciperna på ett positivt sätt tillskapar gröna tillgängliga kvaliteter i, till och från området.

Kommentar: *Synpunkterna noteras. Planprogrammet innehåller kvarter som kan vara lämpliga för vårdcentral, och vårdändamålet kommer sannolikt att rymmas i detaljplan för etapp 1. Efter telefonsamtal med primärvården har kommunen konstaterat att det inte finns några konkreta beslut i Region Skåne om att etablera ny vårdcentral. Därmed finns inte heller förutsättningar att i dagsläget gå in i en mer konkret dialog eller att skraddarsy kvarter och bygg rätt för Region Skånes behov. Höör kommun välkomnar en sådan dialog i framtiden.*

Yttranden från kommunala nämnder och bolag, Höors kommun

Barn- och utbildningsnämnden

Barn- och utbildningsnämnden önskar i planprogrammet få en beskrivning av hur barnperspektivet ska tillgodoses utifrån behovet av lekplatser och andra fritidsytor och en beskrivning av hur förskola och skola ska kunna möta det ökade barnantalet. Befintliga skolor inom upptagningsområdet har inte plats för en utökning av elevantalet.

***Kommentar:** Beskrivning av tillgång till lekplatser och andra fritidsytor infogas i planprogrammet. Behovet av kommunal service bedöms utifrån vår befolkningsprognos. Samhällsbyggnadssektors utgångspunkt är att den här exploateringen troligen inte påverkar befolkningsutvecklingen och -prognosen för Höör som helhet på något genomgripande sätt, utan att exploateringen kan förväntas ske mer långsamt någon annanstans i och med att vi bygger ut det här området. Med den utgångspunkten ger inte den här exploateringen i sig anledning att skruva upp befolkningsprognoserna och behovet av plats i förskola och skola. Den skola som planeras på Maglehill kommer tillsammans med befintliga kommunala och enskilda skolor i Höors tätort att bidra till det framtida behovet av utbildningsplatser. Det pågår parallellt med planprogrammet för Hällbo ett utvecklingsarbete när det gäller befolkningsprognoser, bostadsförsörjning och lokalförsörjning. Slutsatser från det arbetet får inarbetas i kommande planering.*

Räddningstjänsten SkåneMitt (VR-nämnden)

Enligt Boverkets byggnadsregler (BFS 2011:6) kapitel 5:7 ska "Möjlighet till Räddningsinsats" beaktas. Åtkomlighet för räddningstjänsten behöver därför säkerställas, både för planprogrammets slutgiltiga utformning och under utbyggnaden av de olika etapperna. Avståndet mellan räddningsfordonens uppställningsplats och byggnadens angreppspunkt bör understiga 50 m. Om det planerade gatunätet inte ger tillräckligt god framkomlighet, krävs räddningsvägar med följande utformning:

- Minst 3 meters körbanebredd
- 4 meters fri höjd
- Kurvor skall minst inneha en inre kurvradie på 7 meter
- Tåla axeltryck på minst 100 kN
- Hårdgjort ytlager samt vinterväghållas
- Högsta längslutning om 8 % och högsta tvärfall om 2 %

Ifall utrymning av byggnaderna förväntas ske med hjälp av räddningstjänstens stegutrustning, krävs god framkomlighet och plana markytor avsedda för uppställning. Hänsyn till detta bör tas i ett tidigt skede av projekteringen

Brandvattenförsörjningen inom området behöver säkerställas.

***Kommentar:** Alternativ räddningsväg kommer att studeras för etapp 1 och 3 i samband med detaljplanearbetet.*

Mittskåne Vatten (VR-nämnden)

Planprogrammet omfattar en större omvandling av centrumbebyggelsen från industrimark till bostäder och service. Hela utbyggnaden är planerad att genomföras i etapper, där den första etappen utgörs av ett mindre område i områdets nordöstra del. Kapacitetsutredning gällande hela planprogrammet kommer behöva göras innan granskning tillsammans med övriga planerade större exploateringar inom tätorten för att utreda samverkande effekter på befintligt VA-system. Mittskåne Vatten håller på att bygga upp ledningsnätsmodeller för både vatten och spillvatten som möjliggör en bättre analys av kapaciteten på ledningsnätet.

Hela programområdet ligger inom verksamhetsområde för vatten, spillvatten, dagvattengata och dagvattenfastighet. Dagvattenutredning har tagits fram för området och bygger på principen att avrinningen från området inte ska öka jämfört med dagens situation och medger avrinning motsvarande ett 2-årsregn. Fördröjning av dagvatten inom området har beräknats med klimatfaktor, så i praktiken sker en liten förbättring jämfört med dagens situation. I samband med projektering vore det önskvärt om det går att undvika dagvattenpumpstation och om möjligt höjdsätta så att självfall från det långsgående diket kan erhållas. Skötselaspekten av den lösning som väljs behöver adresseras, helst innan granskning men senast i samband med kommande detaljplanearbete.

Kommentar: *Det finns inget granskningsskede för planprogram. Mittskåne Vattens kapacitetsutredningar blir viktiga underlag för arbetet med detaljplanerna. Planprogrammet har kompletterats med en skiss av möjlig gestaltning och har anpassats utifrån skötselaspekten i dialog med Gata/park-enheten.*

Miljöenheten (Tillsyns och tillståndsnämnden)Förorenad mark

Miljöenheten ser positivt på att känd information om markföroreningssituationen finns beskriven i planprogrammet samt att det genomförts en översiktlig miljöteknisk markundersökning av planområdet. Utifrån det som framkommer i den genomförda undersökningen är miljöenheten angelägen om att det genomförs utökade undersökningar och utredningar av framförallt föroreningssituationen avseende klorerade lösningsmedel i enlighet med de rekommendationer som finns i redovisningen från undersökningarna. Miljöenheten har i dagsläget ingen mer kännedom om föroreningssituationen som inte redan är upptagen i planprogram och tillhörande bilagor.

Avfallshantering

Miljöenheten ser ett behov att de så tidigt som möjligt i planprocessen tas hänsyn till framtida avfallshantering i området. För ett få en uppfattning om vilken mängd av transporter i området som olika avfallshanteringslösningar skulle kunna komma att generera har Miljöenheten varit i kontakt med Merab som har framfört följande:

" I Kommunernas Renhållningsföreskrifter finns en del som beskriver vika krav som ställs. T.ex. Bilaga 1 så står vilka krav på kärplacering samt transportväg som gäller. Kärplacering t.ex. 5 meter från hämtställe, transportväg 4 meter bred, 5 meter fri höjd och

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enheten

vändzon om 18 meter diameter. Backning skall ej förekomma, så att backa 30 meter till ett soprum är EJ OK.

Finns dock ett undantag gällande frihöjd och det är om man skulle välja att bygga underjordbehållare, då måste frihöjden vid hämtstället vara 8 meter.

Baserat på upplägget här så kan man göra på lite olika sätt. Vad gäller lägenheterna så är det ju brukligt med samlingsplatser (soprum) för sopkärl alternativt så kan man bygga in underjordbehållare. Tömningsintervall idag vid sopkärl är allt från 2 gånger i veckan till 1 gång var 14:e dag. Det som styr detta är dimensioneringen av soputrymmet, dvs hur många kärl som får plats. Alternativet är som sagt underjordbehållare, som rymmer större volymer, vilket då medför färre hämtningar.

Vad gäller radhus/townhouse så innebär detta normalt att alla enskilda fastighetsägare skall ha sitt eget abonnemang och därigenom sina 2 egna 4-fackskärl. Placeras fastighetsnära och sopbilen måste kunna köra förbi och hämta.

Sen skulle det finnas kontorsverksamhet, dessa verksamheter skall ha sin renhållning säkrad, vilket innebär att Merab skall säkerställa hämtning av Matavfall och Restavfall (som är kommunala ansvaret) sen kan övriga fraktioner bli någon annan aktör som kund själv väljer. Och beroende på aktör kan det finnas olika lösningar, t.e.x containerhämtning osv.

Utöver detta så finns möjlighet för kunder att välja trädgårdstunna för trädgårdsavfall och verksamheter/flerfamiljsfastigheter skulle också kunna ha tunna för wellpapp.

Så det går inte generellt säga att det är 3 sopbilar per månad, utan det kan vara fler eller färre, beroende på lösning. Och precis som du säger så tar en bil inte 500 hushåll men det hade aldrig fungerat ändå eftersom flerfamiljsfastigheter normalt har hela kärl och övriga fastighetsägare har 4-fackskärl. Bara detta medför flera olika bilar. Så beroende på lösning skulle detta kunna medföra upptill 15 kanske 20 besök per månad av Merabs sopbilar och sen kan tillkomma eventuella andra leverantörers sopbilar kopplat till vilken lösning "kontorsverksamheten" väljer.

Men kraven för framkomlighet och att respektive fastighetsägare skall ha renhållning finns kvar. Och för ett område såsom detta så borde man titta på underjordbehållarlösning för lägenhetskplexen, som klart borde påverka antalet hämtningar"

Nybyggnation av miljöhus för källsortering

Vid nybyggnation av miljöhus ska hänsyn tas vid placering och utformning utifrån risk för buller, luktolägenhet samt för skadedjur. Dimensioneringen ska anpassas så att risk för överfyllnad av sopkärl minimeras

Buller

Buller är en viktig faktor att ta hänsyn till vid planläggning. I planprogrammet redovisas resultatet av bullerutredning från trafikbuller, där 30 m byggnadsfritt avstånd från vägmitt gör det möjligt att klara bullerriktvärdena. Som anges i planprogrammet behöver även en utredning göras om vilken risk för olägenhet det föreligger vid de nya bostäderna från industriverksamheter på Hällbo 17. En bedömning behöver också göras om vad de olika bullernivåerna kombinerat (trafik och industri), får för total bullerpåverkan.

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enheten

I planprogrammet finns ingen beskrivning kring uteplatsers ljudnivåer. Det är viktigt att kraven enligt Trafikbullerförordningen följs och att det utreds hur man säkerställer att riktvärdena inte överskrids, även för uteplatserna.

Vibrationer

Utöver buller kan även vibrationer från vägtrafik förekomma i bostäder. Att åtgärda vibrationsstörningar i efterhand när problemet uppmärksammas är ofta svårt och dyrt. Bäst förutsättningar för att undvika vibrationsstörningar finns inför byggnation av bostäder och infrastruktur.

De boende i de planerade bostäderna inte bör utsättas för vibrationer över 0,4 mm/s. Mätningar och beräkningar av vibrationer vid de planerade bostäderna behöver genomföras för att säkerställa att nivåerna är möjliga att uppnå på platsen.

Elektromagnetisk strålning

Elektromagnetisk strålning till närboende ska vara mindre eller lika med 0,2 mikro Tesla. Kontrollmätning ska uppfylla Strålsäkerhetsmyndighetens referensvärden och EU:s rekommendationer med avseende på strålningen för att inte utsätta boenden för hög exponering. Vid nergrävning eller förflyttning av nätstation eller ledning ska försiktighetsmått och hänsyn vidtas för att inte utgöra hög exponering.

Luftföroreningar

Källor till luftföroreningar i stadsmiljöer är exempelvis vägtrafik, arbetsmaskiner och energiproduktion. Planområdet ligger bredvid väg 23 och då utsläpp framförallt genereras av vägtrafik kan åtgärder som minskar trafikmängderna samt låg tillåten hastighet minska utsläppen. Till exempel kan ett väl fungerande cykelnät och anslutande kollektivtrafik motverka ökade trafikmängder. Hänsyn till väg 23 bör även tas vid placering av luftintag.

Dagvatten

Exploatering av fastigheten ska genomföras så att fördröjning och lokalt omhändertagande av dagvatten sker inom fastigheten. Marktytor ska i så stor utsträckning som möjligt utföras i ett genomsläppligt material. Miljöenheten anser att alla byggnaderna ska förses med gröna tak för att minska mängden dagvatten som belastar dagvattensystemet. Genomförande av ovanstående åtgärder är av stor betydelse för att undvika översvämningar och för att minska belastningen på de redan högt belastade recipienten. Dagvattenpolicyn ska tas i anspråk.

Kommentar: *Dagvattenpolicyn följs vid all planering för nya bostäder. Gröna tak är en viktig möjlighet att minska belastningen och risk för skyfallsskador men föreslagen dagvattenlösning bygger inte på gröna tak utan på fördröjning i diken och magasin. Det är dock möjligt att gröna tak blir en del av lösningen.*

Naturområden

I planprogrammet anges att området inte berörs av något biotopskydd- dock anser miljöenheten att vidareundersökning kan komma att behövas på grund av fastighetens lokalisering och dess anslutning till Höörsån. Småbiotoper som exempelvis alléer, stenmurar, småvatten, öppna diken, odlingsrösen, och åkerholmar i jordbrukslandskapet har generellt biotopskydd enligt miljöbalken 7 kap 11 §. Sådana miljöer har stor betydelse

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enheten

som livsmiljö för växter och djur. Om sådana miljöer kan riskera att påverkas av de planerade åtgärderna måste Länsstyrelsen kontaktas.

Höörån leder vidare till ett strandskyddat område och Ringsjön, därav är det viktigt att strategiskt vidta åtgärder för att inte försämra vattenkvalitén.

Träd har inte bara höga natur- och kulturhistoriska värden, de levererar dessutom många olika ekosystemtjänster som är betydelsefulla för vår hälsa och livskvalitet. Träd bidrar till klimatreglering genom upptag av koldioxid och inlagring av kol. Träds vattenupptag bidrar till vattencirkulation och skyddar mot översvämningar och deras rotsystem binder marken och skyddar mot erosion. I offentliga miljöer förbättrar träd lokalklimatet genom att rena luften och släppa ut syre. De ger även skugga och dämpar vind och trafikbuller. Gröna ytor med träd påverkar även människors hälsa och välmående genom att skapa möjlighet för rekreation, avslappning och minskad stress.

Kommentar: *Inga biotopskyddade områden berörs. Vattenkvalitet är en av de faktorer som vägs in vid utformning av dagvattenlösningar. Om exploateringen leder till nya dagvattenutlopp till recipient så kommer frågan att belysas närmare. Planstrukturen är anpassad till den stora befintliga eken och innehåller en huvudgata som föreslås bli trädkantad.*

Resurshushållning

I miljöbalkens portalparagraf (1 kap. 1§) anges att miljöbalken ska tillämpas så att återanvändning och återvinning liksom annan hushållning med material, råvaror och energi främjas så att ett kretslopp uppnås.

I miljöbalkens hänsynsregler (2 kap. 5§) anges att alla som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd ska hushålla med råvaror och energi samt utnyttja möjligheterna till återanvändning och återvinning. I första hand ska förnybara energikällor användas.

Installationer i byggnader ska vara av sådan typ att god hushållning av vatten och energi främjas. God hushållning av vatten i bebyggelse innebär att bästa teknik ska användas avseende installation av toalettarmatur, övriga sanitetsinstallationer och vattenkranar. God hushållning av energi förutsätter att bästa teknik ska användas så att byggnaden är energieffektiv.

Kommentar: *Byggnaders tekniska egenskaper regleras i Boverkets byggregler (BBR), och styrs inte av kommunens planering. Fastighetsägaren har dock för avsikt att utveckla området med moderna förnyelsebara energikällor, som solpaneler, och att förbereda laddinfrastruktur.*

Övriga synpunkter noteras.

MERAB

Inga synpunkter.

Ledningsägande bolag m m

Kraftringen – ursprungligt yttrande

De förändringar som planprogrammet medför rörande elnätet är sådana genomgripande förändringar som innebär att Kraftringens nätutvecklingsplaner kan behöva ses över och eventuellt förändras för att gå i takt med föreslagna förändringar. Planprogrammet aktualiserar frågor som har med effektförsörjning att göra. Den industrietablering som idag finns i planområdet är tänkt att placeras på annan plats. Industrietableringen är elkrävande och det finns begränsningar på var någonstans den kan placeras utifrån kapaciteten i Kraftringens elnät.

Att flytta nätstationer och ledningar är en process som innefattar tekniska bedömningar, nya/ändrade markrättigheter, nya lägen med planstöd, kostnadstäckning mm. Det är därför angeläget att tidigt arbeta in frågor kopplat till sådana förändringar i planförslagen.

Kommentar: Samhällsbyggnadssektor behöver mer konkret input från Kraftringen angående lämplig placering av nätstationer och ledningar för att nu i det tidiga skedet kunna arbeta in frågorna i planförslagen. Därför har ett epostmeddelande skickats till Kraftringen, med följdfrågor till yttrandet ovan.

Kraftringen har samtidigt informerats om att industriverksamheten avser flytta till ett område i norra änden av Höör där det finns en gällande detaljplan för industri. Elförsörjningen där borde vara utredd i samband med att detaljplanen antogs. Fastigheten heter Sjunnerup 2:9, och det är den norra delen av fastigheten som ska göras iordning för industrietableringen. Detaljplanen heter: "Detaljplan för Sjunnerup 2:9 m fl fastigheter, norra delen". Den vann laga kraft 2015-05-27.

Därefter har distansmöten genomförts mellan Samhällsbyggnadssektor, exploatören och kraftringen, och Kraftringen har lämnat kompletterande information, se nedan.

Kraftringen – kompletterande information

För att säkerställa behovet av el nu och i framtiden kommer Kraftringen att se över kabelbeståndet i kring Hällbo 17 mfl. I området finns idag en blandning av både 10 och 20kV kablar och Kraftringens intension är att spänningshöja Höör till 20kV för att just säkra för framtiden. En annan anledning till denna spänningshöjning beror också på att de 10kV kablar som finns i Höör, är i den åldern där den tekniska livslängden har eller i det närmsta förestående kommer att löpa ut inom kort.

Då detta är en process som inte går att utföra allt på en gång, får det genomföras efter stor planering med tanke på belastningen i nätet samt utbytet av 10kV kablar till 20kV följer planeringen och synkas med Höörs utbyggnadsplaner.

För Hällbo 17 m fl betyder detta att nya transformatorstationer kommer att placeras ut för att säkerställa elförsörjningen, och då har vi tagit hänsyn till områdets planer på dels solcellsanläggningar samt planerna på ca 400-450 uttagspunkter för elbilsaddning. Kraftringen har därför garderat sig för utbyggnaden, och sett ut ett antal platser där Kraftringen ser möjligheter att dels ta emot samt leverera el till berört område. I beräkningen av transformatorbyggnadernas storlek gör vi den bedömningen att vi behöver "dubbelstationer" dvs byggnader med plats för två transformatorer. Detta betyder dock ek

SAMHÄLLSBYGGNADSSSEKTOR
Strategiska enheten

att om det visar sig att behovet inte behövdes så har vi möjlighet att ändra storleken på byggnaderna.

I Hällbo 17 mfl finns det idag befintliga hög- och lågspänningskablar som kommer att ligga i vägen för byggnationen, och eventuella kostnader för dessa flyttar kommer den byggtreprenör att få stå för.

Den inhysta transformatorstationen FLH-019 som idag finns i Höors Plåt måste avvecklas, och därför är det av största vikt att en ersättningsplats hamnar i närheten av den befintliga då det är en knutpunkt för både 10 och 20kV idag.

De 10kV kablar som går in i HÖR-019 (FLH-019) kommer fortsättningsvis ligga kvar i det kabelstråk som det gör idag, vid raseringen av stationen skarvas kablarna utanför.

Kommentar: Samhällsbyggnadssektor uppdaterar planprogrammet utifrån dessa förutsättningar.

Skanova

Skanova har ett flertal kabelanläggningar inom berört planområde eventuellt kommer att beröras av planens genomförande. Vi kommer att följa genomförandet av planen och bevaka våra intressen/tillföra våra synpunkter i samband med att detaljplaner upprättas.

Kabelanläggningarnas framgång av kartan nedan. Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på planeringsunderlaget. Kontakta <https://www.ledningskollen.se>

Kommentar: Samhällsbyggnadssektor noterar informationen inför fortsatt arbete.

Solör Bioenergi

Det ligger fjärrvärme inom området, se bifogade filer.

Det finns även en gasledning på området som går mellan fjärrvärmeverket och Höors plåt. Vi har inget digitalt underlag på den ledningen, men kanske att kommunen själva har det.

Kommentar: Samhällsbyggnadssektor noterar informationen inför fortsatt arbete.

Postnord

PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är Postnord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar Postnord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området.

Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt, trafiksäkert och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.

Vid nybyggnation av villor/radhus och verksamhetsområden placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

Kontakta PostNord i god tid på utdelningsforbattningar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation.

En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

Kommentar: Samhällsbyggnadssektor för informationen vidare till fastighetsägaren.

Övriga skriftliga yttranden

Yttrandena har grupperats i underrubriker utifrån tyngdpunkten i de synpunkter som framförs.

Allmänt och diverse

Handling #33 (närboende)

Ifrågasätter lämpligheten med att uppföra 500 bostäder, för cirka 1200 personer inom planprogramsytan.

Höors befolkning i centralorten uppgår till cirka 8000 personer. Planprogrammet innebär en cirka 15% ökning av befolkningen. Det medför att kapaciteten på vatten- och avlopp måste byggas ut, likaså utbyggnad av vård, skola och omsorg. Redan med nuvarande barnunderlag är skolan kraftigt underdimensionerad, varför tillfälliga lokaler har behövts byggas inför höstterminen 2020. Vidare kommer slitage av vägar att öka med minst 15%. Allt detta ska betalas av oss skattebetalare som redan har en av Skånes högsta kommunalskatter.

Kommentar: Nya bostäder behövs på bostadsmarknaden både för att människor som redan bor i Höors kommun ska kunna hitta en bostad som passar för deras behov och för att nya människor ska kunna flytta hit. Befolkningsstillväxt är utgångspunkten för Höors kommuns planering, liksom för de flesta kommuner i Skåne. Samhällsbyggnadssektors utgångspunkt är att den här exploateringen troligen inte påverkar befolkningsutvecklingen och -prognosen för Höör som helhet på något genomgripande sätt, utan att exploateringen kan förväntas ske mer långsamt någon annan stans i och med att vi bygger ut det här området. Med den utgångspunkten ger inte den här exploateringen i sig anledning att skruva upp befolkningsprognoserna och behovet av plats i förskola och skola och andra servicetjänster från kommunen. Det pågår dock parallellt med planprogrammet för Hällbo ett utvecklingsarbete när det gäller befolkningsprognoser, bostadsförsörjning och lokalförsörjning. Slutsatser från det arbetet får inarbetas i kommande planering.

När det gäller kapaciteten på VA-ledningsnätet pågår en kapacitetsutredningsarbete inom MittSkåne Vatten. Kapacitetshöjande åtgärder i VA-ledningsnätet kommer att behövas oberoende av den här exploateringen, men däremot kan den här exploateringen påverka tidplanen och investeringsordningen mellan olika delar av ledningsnätet.

Bullernivån utmed RV 23 torde inte medföra en lämplig boendemiljö för de boende. Det har talats sedan minst 15 år om flytt av RV 23, men än har flytten inte blivit av. Boendemiljön behöver utgå ifrån att RV 23 fortsatt ligger kvar med nuvarande sträckning.

Bullersituationen behöver beaktas för såväl inommiljö som utemiljö.

Kommentar: Bullerberäkningar kommer att genomföras för de olika detaljplanerna med uppdaterad information om förväntade trafikflöden. Till dess att det finns en mer konkret plan på omledning av väg 23 kommer bullerberäkningarna att utgå från att väg 23 ligger kvar.

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enheten

Biltätheten i Sverige ligger kring 500 bilar/1000 invånare och är ökande. Det skulle innebära ett behov av cirka 600 parkeringsplatser inom planområdet, varav enbart några hundra bilar får plats inom parkeringshuset. Planprogrammet borde medföra att större ytor görs tillgängliga för de boende, medförande att fler parkeringsgarage anläggs under mark.

Utfartsväg till Ringsjövägen som huvudalternativ vore synnerligen olämpligt då den utgör en av skol-huvudväg för många skolbarn. Både bygg och framtida huvudutfart från området bör gå via RV 23.

Kommentar: Planprogrammet bygger på att all parkering sker i underjordiska garage eller P-hus. Det föreslagna P-huset kan byggas i fler våningar än skisserat, och rymmer då fler fordon. Närmare analyser av P-behovet och lämpliga lösningar kommer att ske i samband med exploatering.

För etapp 1-3 finns inget alternativ till trafikförsörjning via Ringsjövägen. Trafiksäkerheten på Ringsjövägen kommer dock att höjas genom separat GC-bana, i stället för GC-fält på vägen som idag. Om även etapp 4-6 ska trafikförsörjas den vägen kommer utformningen av vägen att anpassas efter det.

Dagvattenhantering: Förespråkar öppen dagvattenhantering med i första hand yttlig infiltration inom planområdet. Eftersom vatten attraherar barn och djur bör dessa grunda dammar placeras utmed Ringsjövägen istället för RV 23, för att på så sätt skapa ett mervärde till omgivningen.

Kommentar: Området lutar från Ringsjövägen mot väg 23, och dagvattnet kommer att rinna med självfall åt det hållet. Det är därför dammarna planeras längs väg 23. De kommer inte att utformas som en lekmiljö. Däremot blir det en fin park inne i området. Parken är inte projekterad i det här skedet, men det finns inget som hindrar att även där anläggs vattenmiljöer.

I allmänhet vore det synnerligen tilltalande om inriktningen blev ännu mer hållbar och naturintegrerande (då det är dessa värden många människor söker när de flyttar till Höör). Solceller på lämpliga taksidor borde vara ett krav för hus som uppförs efter 2020. Gröna tak, bilfria zoner etc. Små saker som att ex sätta upp holkar för ex tornseglare (klassad som starkt hotad av Artdatabanken) i sydägen på de högsta husen vore en bra och enkel åtgärd. Plantering av främst inhemska träarter som ger ett mervärde för många arter, som ex rönn, lönn, asp och oxel.

Kommentar: Samhällsbyggnadssektor tackar för tipsen. Förslagen är inte av den karaktären att de är möjliga att reglera i detaljplan (utom gröna tak) men kan på exploatörens initiativ arbetas in i byggprojektet inför exploateringen. Samhällsbyggnadssektor har därför lämnat förslagen vidare till fastighetsägarens projektledare. Fastighetsägaren har ambitionen att erbjuda attraktiva och prisvärda bostäder trycker på vikten av att husen byggs med bra och miljöriktiga byggnadsmaterial så att driftskostnaderna blir så låga som möjligt. Detta kan innefatta lättbetongväggar med låga U-värde, FTX-ventilation för bra inneklimat och energiprestanda samt solceller och värmepumpar så att naturens gratisenergi tas tillvara på bästa sätt. All belysning kommer att vara av LED-modeller. När det gäller fågelholkar monterade på byggnaderna ser fastighetsägaren risk för att fåglarna ska smutsa ner fasaderna.

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enheten

Ser det som positivt att kulturmiljöaspekterna synes vara väl belysta och att siktgator har beaktats. Vidare är det positivt att området på sikt blir tillgängligt i en högre grad än i dagsläget.

Handling # 34 (närboende)

Jag har lite kommentarer kring uppförandet av bostäder för ca 1000 personer i planprogram Hällbo.

Skolorna i området (Ringsjöskolan) är redan överbelastade och har blivit tvungna att sätta upp baracker för barnen. Därför bör det nya Hällbo-området innehålla en ny skola, både för att avlasta de befintliga skolorna och för att tillgodose behoven hos de barn som kommer att flytta in.

Kommentar: Se kommentarer till handling #33 och till Barn- och utbildningsnämnden.

Skolvägen för många barn går idag längst med området. Det är därför direkt olämpligt att inte ta hänsyn till detta utan att dra en utfartsväg för 600 bostäders bilar rakt genom denna. Utfartsvägen bör gå någonannanstans och cykelbana från Hällbo området utvecklas till att smälta in med befintlig cykelväg. Den befintliga cykelvägen bör breddas och göras bättre för att underlätta för barn och andra cyklister. Observera att utfartsvägen inte bör gå igenom skolcykelområdet 'så länge' eller 'tills rv 23 byggs om' för det har det pratats om i över 10 år och inget har hänt än. Man bör bygga andra utfartsvägar samtidigt som man bygger området för att undvika problem och öka viljan att cykla till skolan.

Kommentar: Cykelstråken genom Hällbo-området har justerats för att bättre stämma ihop med önskade cykelstråk genom området. Se i övrigt kommentarer till handling #33.

Vattenhanteringen är intressant men övrigt miljöaspekter bör beaktas. Gröna tak och solceller bör vara standard, liksom övrig naturhöjande åtgärder så som integrerade fågelholkar, bihotell och bifoderväxter i träd och rabatter. Passivhus bör övervägas. Tillgången till natur är en av orsakerna till att många flyttat till Höör. Kommer busslinjer från området till tågstationen att utvecklas?

Kommentar: Planprogrammet har kompletterats med ett möjligt läge för en busshållplats, centralt invid parken, för att möjliggöra att befintliga linjer som stannar vid musikskolan även kör igenom Hällbo-området. Det är oklart på vilket sätt linjerna och turutbudet kan utvecklas, eftersom förhandlingar i dagsläget pågår om kostnadsfördelning och budget för Ringbusslinjerna i Höors kommun. I övrigt tackar samhällsbyggnadssektor för förslagen om miljöåtgärder i projektet och för vidare dem till fastighetsägaren. Förslagen är inte av den karaktären att de är möjliga att reglera i detaljplan (utom gröna tak) men kan på exploatörens initiativ arbetas in i byggprojektet inför exploateringen. Fastighetsägaren har en ambition att erbjuda attraktiva och prisvärda bostäder och trycker på vikten av att husen byggs med bra och miljöriktiga byggnadsmaterial så att driftskostnaderna blir så låga som möjligt. Detta kan innefatta lättbetongväggar med låga U-värde, FTX-ventilation för bra inneklimat och energiprestanda samt solceller och värmepumpar så att naturens gratisenergi tas tillvara på bästa sätt.

Hur tas bullersituationen omhand? RV23 är mycket trafikerad och området mycket bullrigt. Hur ska de boende garanteras en god inom och utomhusljudmiljö? Kommer bullerplank att

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enheten

byggas? Återigen, detta kan inte vänta på någon eventuell förflyttning av vägen i framtiden.

Kommentar: De enkla bullerberäkningar som genomförts i detta tidiga skede visar att det inte kommer att behövas bullerplank längs väg 23 för att klara riktvärden för trafikbuller, utom möjligen plank vid uteplatser för att säkerställa extra tysta miljöer där. Beräkningarna tar höjd för "värstascenariot" när det gäller trafikflöden, alltså att väg 23 ligger kvar. Mer detaljerade bullerberäkningar kommer att genomföras längre fram utifrån de förutsättningar som gäller då.

En ökning av Höors befolkning med ca 1000 personer kommer att innebära högre belastning på vård och skola, vilken redan idag är undermålig. Liksom kommer rent tekniska frågor som vägslitage och avloppsnät. Har det tagit höjd för detta?

Kommentar: Se kommentar till handling #33.

Handling #35 (närboende)

Ökningen av trafik på Ringsjövägen, och också omdragningen av Ringsjövägen, kommer medföra stora försämringar i boendemiljön för fastigheterna med närhet till Ringsjövägen. Vidare är den en väg som många skolbarn använder. Luftföroreningar och buller kommer öka kraftigt. Den nya rondellen vid väg 23 som skulle leda trafik direkt in i området är därmed en förutsättning för att projektet inte skall ha för stora negativa konsekvenser för boende i området såväl som människor som rör sig i området. Denna nya anslutning måste således införlivas i etapp 1, och kommer därmed också bidra till minskad påverkan av byggtrafik.

Vidare ifrågasätts att Höors kommun har kapacitet att ta emot en så stor ökning av människor. Redan idag klarar kommunen inte av att tillgodose t.ex elever på Enebackeskolan med lokaler, utan tillfälliga och dyra moduler för införskaffas, och barnens ytor, inte minst grönytor, tas i anspråk. Det får stora negativa konsekvenser för barnens utemiljö. Genom att minska antalet bostäder skulle kommunen på ett bättre sätt kunna tillgodose de nyinflyttades behov, inte riskera nuvarande invånares behov, samt att påverkan från t.ex ökad trafik skulle minska.

En önskan är att kommunen positionerar området som framåttänkade och hållbart. Exempel är solpaneler, hållbara och miljövänliga byggnadsmaterial, effektivt resursutnyttjande av t.ex värme och vatten och ett framåttänkande avfallssystem. Vidare bör redan existerande och uppvuxna träd bevaras, och det hade varit intressant om de öppna dagvattendammarna kunde göras mer tillgängliga, t.ex genom att placera dem längs Ringsjövägen istället för väg 23.

Kommentar: Se kommentarer till handlingar # 33 och 34.

Handling # 38 (närboende)

I stort sett är vi positiva till förslaget att bli grannar till ett nytt bostadsområde och det ska bli spännande att följa planerna. Vi tycker oss se att ni har goda idéer vad gäller val av arkitektur och strävan att skapa en blandad bebyggelse, det uppskattar vi mycket! Det kommer att bli ett lyft för området att ha bostäder istället för en fabrik till granne!

Några synpunkter vill vi dock framföra!

SAMHÄLLSBYGGNADSSSEKTOR
Strategiska enheten

1. [Angående mindre grönområde med flera större träd, en hasselbuske och ett fint gammalt äppelträd.] Våra och många andra barn i kvarteren nyttjar denna grönyta för att sparka boll eller annan lek. Med tanke på att ni eftersträvar ett ” område med öppna gröna ytor” , småstadskänsla osv så menar vi att de gamla träden absolut måste bevaras istället för att (som vi noterat många ggr i Höors kommun) såga ner befintliga välmående träd och plantera nya. Det tar väldigt många år innan de ger samma typ av lummighet och atmosfär OCH även bidra till den biologiska mångfalden som exempelvis fågellivet. Sjävlklart tycker vi också att befintligt grönområde ska bevaras!! Gör en trevlig social yta/lekplats som kan binda ihop befintliga bostadskvarter med de nya!

Kommentar: Samhällsbyggnadssektor delar bedömningen att det finns stora fördelar med att bevara befintliga gröna värden. Samtidigt lägger vi stor vikt vid att skapa en hållbar och effektiv helhetsstruktur för området, när det nu finns möjlighet att skapa en helt ny central stadsdel. Det grönområde som nämns har tydliga värden, framför allt för rekreation, men värdena bedöms inte vara så starka eller unika att de är omistliga ur ett Höors-perspektiv. I helhetsbedömningen av det här området har vi hållit fast vid att fastighetsägaren ska anpassa strukturen till den stora uppvuxna eken inne på området, men vi har inte krävt motsvarande anpassning till det grönområde som nämns i yttrandet, just med tanke på att dess värden inte bedöms omistliga. När det är dags för mer detaljerad projektering är det möjligt att hasselbusken och äppelträdet ändå kan bli kvar, som del av den nya miljön.

2. Vi är oroadade över omformningen av vägnätet som omger vårt kvarter. Som vi kan utläsa skall Ringsjövägen bli till en så kallad huvudgata, dvs. 17 m bred inkl. gång- och cykelbana, vilket i sig inte är ngt problem, MEN trafiken kommer enligt beräkningarna att öka drastiskt! Vi tycker absolut att man bör leda in trafiken till området österifrån, från nuvarande väg 23 direkt in till området och tex parkeringshuset som ni ritat in i den östra delen av området. Under byggfasen bör också byggtrafiken kunna ledas in via fabriksområdet istället för Ringsjövägen, det kommer bli en stor belastning annars på oss boende under flera års tid med buller, avgaser och ökade risker för de många barn som bor i området. Vi tror också att trafiken på Vinkelgatan kommer öka, eftersom folk tenderar att ta genvägar även om de inte vinner många meter. Vi föreslår att Ringsjövägen förses med farthinder som blomsterlådor så att hastigheten kan hållas på det minimala OCH att Vinkelgatan får bli gångfartsväg, som vi också ser att det ev är tänkt i trafikutredningen, figur 9. [...]

Kommentar: Trafikutredningen har efter samrådet kompletterats för att tydliggöra konsekvenserna för Vinkelgatan med flera befintliga lokalgator. Samhällsbyggnadssektor ser behovet av att anpassa utformningen av Ringsjövägen och lokalgatorna så att smittrafik på lokalgatorna motverkas. Ringsjövägen kommer att utformas för de ökande trafikmängderna medan det kan bli fråga om farthinder och hastighetsbegränsning till 30 km/h på de mindre gatorna. Se i övrigt kommentar till handling #33.

Handling #44 (närboende)

[...] Vi ser tyvärr flera saker i planprogrammet som skulle innebära en avsevärd försämring för oss, för kvaliteten på vårt boende och även för andra runtomkring som berörs.

Det som vi ser som det största problemet är den kraftigt ökade mängden biltrafik som planeras. Det kalkyleras för en ökning med 920 resor per dygn för den sträcka av

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enheten

Ringsjövägen där vi har vår fastighet. Detta kommer så klart att påverka oss negativt, i form av både avgaser, buller och allmän störning. Det går ut över både luft och lugn och ro. Som det är idag bor vi vid en relativt lugn gata, med mycket cykel- och gångtrafik och ganska glest med bilar.

Utifrån ritningarna förstår vi det som att biltrafiken på Vinkelgatan inte är tänkt att öka, då den inte ska tjäna som bilväg för de boende från Hällbo-området och andra. Tyvärr tror vi att det finns risk att man väljer denna gata ändå, särskilt när det blir tjockt med trafik vid anslutningen till Södergatan på den planerade nya sträckningen av Vinkelgatan. Vi vill därför att man gör Vinkelgatan till gångfartsväg.

På Ringsjövägen äger den största aktiviteten rum på morgon och eftermiddag, då skolbarn och familjer går och cyklar till skola och förskola. I kvarteren kring Ringsjövägen/Vinkelgatan bor också många barn i husen.

Dessa skulle så klart drabbas av en sådan upptrappning av motortrafik. Dels när allting är färdigt, men också under byggåren. Ringsjövägen är tänkt att vara huvudgata för byggtrafik under etapp 1. Kombinationen byggtrafik och skolbarn/barn är riktigt olämplig, med tanke på byggtrafikens tunga fordon med trista luftföroreningar, buller och olycksrisker. Inte sällan kan en sådan här trafik också köra i höga hastigheter, orsakat av tidspress. Vi motsätter oss att man använder Ringsjövägen till detta och hoppas innerligt att man tittar efter en annan lösning. En gata med direkt anslutning till 23:an vore så klart det bästa. Annars inne på området på något vis, gärna längs riksvägen eller i varje fall så långt bort från våra villakvarter som möjligt... Vi tycker inte att det vore för mycket begärt att man investerade i en byggväg på området när man ämnar bygga en hel stadsdel.

Kommentar: Se kommentarer till handlingar #33 och #38.

För vår egen del drabbas vi också särskilt - förutom att vi har skolbarn, så är vi yrkesmusiker som i stor utsträckning arbetar hemifrån, vilket gör att vi inte är glada över sådana här störningar som blir både utomhus och inomhus. Detta i tillägg till den olägenhet det innebär att vara granne med en byggarbetsplats i ett förmodat stort antal år. Vi har inte lyckats hitta någon information om hur långa de olika etapperna uppskattas att bli? Det vi får veta är att hela exploateringen beräknas ta 10-15 år. Då kan vi förmoda att Etapp 1, där Ringsjövägen är planerad att vara byggväg, kan innebära en avsevärd byggtid.

Kommentar: De utbyggnadsscenarier som finns är preliminära, men utbyggnad av etapp 1 kan förväntas pågå under 1-2 år, med start tidigast 2022. Även för etapp 3 blir Ringsjövägen huvudsaklig tillfartsväg under byggtiden.

Vi förstår att det är problematiskt att Trafikverkets beslut om 23:an drar ut på tiden. Vi anser likväl att det borde vara en förutsättning att detta kommit på plats innan man sätter igång med Hällboområdet. Åtminstone när man planerar för så många boenden som beräknas göra 2820 bilresor varje dag in och ut från området (en stor del av dem säkerligen med kall motor, och därmed utan katalysatorrening). Då borde en egen vägranlutning från området direkt ut på 23:an borde vara en förutsättning! Annars passar dessa stora volymer av boende och bilar dåligt, och det borde planeras för färre. Om Trafikverket behåller vägen och en rondell inte är möjlig, blir effekten en skyhögt belastning

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enheten

på Ringsjövägen! Detta framgår tydligt av era trafikjämförelser mellan ert alternativ 1 och 2. Det torde också få effekter på miljön kring Gamla Torg.

Vi tycker att det är sympatiskt att det planeras hus av varierande höjd, inslag av grönska och bilfria gator på området. Ritningarna ser i mångt och mycket inbjudande ut. Att ha flera större lägenhetskomples med upptill 69 lägenheter liknar väl dock inte bebyggelsen i Höör, såsom hävdats. Tråkigt också att de som vill (eller behöver) bo i lägenhet, ska placeras i en miljö bredvid en riksväg med tung trafik.

En bit in på gräsmattan på Höörs Plåts tomt [...] finns höga träd och härliga buskage med syren, äpple och blodbok. Dessa hade väl passat utmärkt in i en park? Kanske vid en damm, apropå de dagvattendammar som behöver anläggas? Hade varit trevligt om man tog tillvara fina naturvärden som redan finns.

Kommentar: Se kommentar till handling #38.

Det gläder oss att hänsyn tagits till de gamla kulturmiljöerna kring Gamla torg. Vi välkomnar idén att återställa den gamla torgplatsen där det nu är parkeringsplats! Bland Attendos byggnader finns en gård och ett annat vitt hus längs Ringsjövägen, är inte också de intressanta som kulturmiljöer? Återigen, trevligt om man kan binda ihop nytt med de redan befintliga.

Kommentar: Samhällsbyggnadssektor bedömer, med ledning av kulturmiljöutredningen, att dessa byggnader saknar omistliga kulturhistoriska värden.

Slutligen undrar vi hur detta projekt går ihop med kommunens miljösträvan? (klimatneutralitet? mål för minskad användning av fossila bränslen?) Att bygga i denna stora skala, med så stor tillhörande biltrafikökning, känns omodernt för oss. Vi läser om planer på ett stort parkeringshus och upp till två underjordiska garage, behov av parkeringsplatser för 600 bilar, men ingenting om solcellstak, gröna tak, planering för bilpoler, stationer för alternativa drivmedel och liknande miljöinriktade visioner. Måhända hör det till detaljplanering, vi hoppas det.

Kommentar: Samhällsbyggnadssektor bedömer att det finns goda förutsättningar att bidra till ett hållbart samhälle genom att bygga småstad på Hällbo-området centralt i Höör, nära järnvägsstation och servicefunktioner. När det gäller parkeringstillgång så är det en komplex fråga att å ena sidan bygga i enlighet med samhällets långsiktiga mål om annan fördelning av transportslag och å andra sidan säkerställa att stadsmiljön fungerar utan alltför stora konflikter med den förväntan på biltillgång som finns idag. Vi bedömer dock att de principiella lösningar som föreslås för detta område är hållbara, och ger god flexibilitet. Detaljerade byggnadstekniska lösningar regleras inte i detaljplan och inte heller bilpoler. Däremot finns energieffektiva lösningar som en bärande del av fastighetsägarens ambitioner för området, se kommentar till handling #33.

Angående eventuell framtida cirkulationsplats vid väg 23**Handling #26 (Minnenas museum/Nostalgistiftelsen)**

Återkommande till dagens trevliga skypemöte vill vi härmed skriftligen meddela följande synpunkter.

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enheten

Förest vill vi meddela att vi är positiva till förslaget som sådant som vi upplever har många fina fördelar jämfört med dagens situation. Detta gäller kanske främst den blandade bebyggelsen, synintrycket när man kommer söderifrån samt siktlinjer med kyrkan i centrum.

Sedan för vår del skulle det vara jättebra med en ny rondell för att minska trycket på den bef. "Preemrondellen". Dessutom slipper våra besökare köra en rundtur utan får direktförbindelse till oss via Lillgatan.

Nackdelen skulle vara om en sådan rondell görs så stor att den tar vår mark i anspråk och därmed kanske minskar på våra parkeringsplatser. Dessa räcker till i dag men hur det ser i framtiden är svårt att veta.

Men om så blir fallet dvs. att kanske vi tillsammans kan hitta en lösning på det eventuella problemet.

Kommentar: Noteras inför fortsatt planering.

Handling #31 (Bilhallen i Höör)

Vi ser positivt till det presenterade planprogrammet för Hällbo.

Vi tycker också det skulle vara positivt om en rondell på väg 23 byggs och ger möjlighet att både komma till Hällbo och till Lillgatan.

För att inte vår verksamhet skall drabbas och dessutom minska risken för olyckor måste sträckan/vägen förbi vår fastighet gå som ett minimum längs med vår befintliga fastighetsgräns. Detta då både in- och utfart till vår fastighet och två portar med in- och utkörning av bilar mm redan finns i anslutning till framtida vägsnitt från "rondellen" på väg 23.

Befintlig cykel- och gångsträcka är möjlig att ligga kvar över vår fastighet om bilvägen går längs med vår östra fastighetsgräns.

Kommentar: Noteras inför fortsatt planering.

Rolf Carlsson
Samhällsbyggnadschef

Karin Kallioniemi
Samhällsplanerare/Kommunarkitekt

Bilaga:

PM strandskydd 200609