

An aerial photograph of a town, likely Hörnefors, Sweden, showing a mix of residential and commercial buildings, a railway line, and a large forested area in the background. A semi-transparent grey box is overlaid on the center of the image, containing text.

GESTALTNINGSPRINCIPER FÖR DEL AV VÄSTRA STATIONSSOMRÅDET, HÖR

2016-11-07

INLEDNING

Västra Stationsområdet är en del av Höörs tätort som ska utvecklas till ett attraktivt, hållbart och stationsnära bostadsområde med god kontakt till natur och stort inslag av grönska. Genom det centrala läget och närheten till Höörs station har området en betydande roll för kommunens utveckling i stort. Ambitionen är att området ska bli en levande småstadsmiljö, integrerad i övriga staden och tillgänglig för både boende, besökare och företagare. För att detta ska vara möjligt att uppnå krävs en aktiv planering av området och väl gestaltade miljöer. Aktuell PM är en del av det arbetet, med syfte att förtydliga ambitionsnivån för utveckling av området och att enas om ett antal grundläggande principer för gestaltning av ny bebyggelse och offentliga platser.



BAKGRUND

Möjlig utveckling av Västra Stationsområdet har tidigare behandlats i flera planer. I *Översiktsplan 2002 för Höör* anges att området ska bli en del av Höörs centrum och rymma en blandad bebyggelse som samspelar med befintliga natur- och kulturmiljövärden på platsen. Efter antagande av översiktsplanen har ett idéuppdrag och en utvecklingsplan tagits fram. Detta tidigare arbete ligger till grund för aktuellt gestaltungsprogram, liksom den vision som kommunfullmäktige antagit avseende inriktningsmål för nuvarande mandatperiod.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Utvecklingen av Västra Stationsområdet behandlas i följande planer och program:

- *Översiktsplan 2002 för Höör*, antagen av KF 2002
- *Utvecklingsplan för Västra Stationsområdet, del av översiktsplan för Höörs kommun, samråd 2014*
- *Vision 2025, inriktningsmål för mandatperioden*, antagna av kommunfullmäktige 2015

ÖVERGRIPANDE INRIKTNING

Den övergripande inriktningen för utveckling av Västra Stationsområdet grundar sig i Vision 2025 (KF 2015) och innebär att:

- området ska utformas med utgångspunkt i småstadens människovänliga skala
- området ska bli en länk mellan Höörs centrum och stadsdelen Höör Väster
- området ska innehålla mötesplatser
- området ska innehålla blandade funktioner
- området ska innehålla ca 150 bostäder

- området ska innehålla verksamhetslokaler som i första hand placeras i bottenvåningar för att bidra till aktivitet i gaturummet
- befintliga nivåskillnader ska tas tillvara som ett karaktärsskapande drag i området
- ravinen ska utvecklas till ett centralt rekreationsområde
- inom området ska gång- och cykeltrafik prioriteras framför biltrafik
- ny bostadsbebyggelse ska förses med gröna innergårdar

BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

Västra Stationsområdet ligger i centrala Höör, direkt norr om järnvägen. Området tillkom under tidigt 1900-tal, fungerade som verksamhetsområde mellan 1930 och 2009 och utgör idag till största delen en grusad yta. Området rymmer kulturmiljövärden i form av det historiska gatunätet och den magasinsbyggnad och silo som står i områdets östra del. Som en del av Höörs centrum berörs området också av kulturmiljövärden i bebyggelse, gatunät och gröna inslag söder om järnvägen. Området gränsar till naturområdet Ravinen och delvis även till Tjurasjö. Utvecklingen av Västra Stationsområdet bör ske i samspel med befintliga förhållanden och kultur- och naturmiljövärden inom och i anslutning intill området.

GEOGRAFI OCH TOPOGRAFI

Det område som föreliggande PM behandlar är den första utbyggnadsetappen i Västra Stationsområdet, vilken omfattar fastigheterna Råven 1 och Bävern 10, grönområdet Ravinen och markområde för väganlutning (del av fastigheterna Höör 51:1 och 56:7).

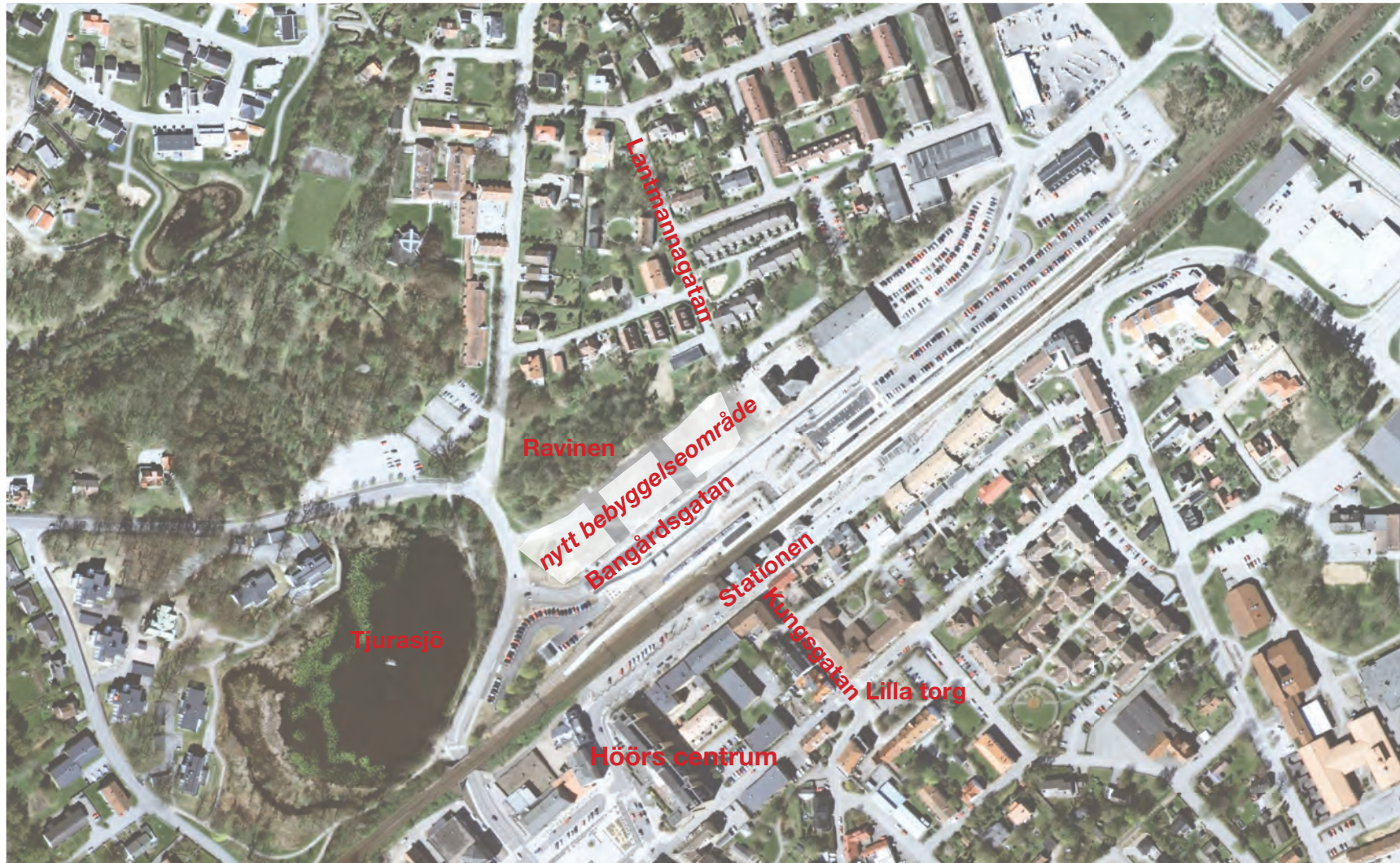
Området har en något kuperad terräng, med en höjdskillnad på ca två meter mellan öst och väst och ca fem meter mellan Bangårdsgatan och Ravinen.

HISTORIK

Höör var ursprungligen en bondby med kyrka, skola och gästgiveri vid ett vägskäl. I mitten av 1800-talet uppfördes Höörs station och orten kom att bli en knutpunkt för Skånes järnvägstrafik. Liksom i många andra stationssamhällen fick Höör en representativ framsida med stationshus, järnvägsgata, affärer och officiella byggnader, samt en mer informell baksida med bangård och verkstads kvarter. Västra Stationsområdet tillkom under tidigt 1900-tal, då en successiv utbyggnad av delarna väster om stationen påbörjades. Först tillkom villor och senare även flerbostadshus. På fastigheterna Råven 1 och Bävern 10 fanns en trä- och byggvaruhandel från 1930-talet fram till 2009.

ARKITEKTONISKA SÄRDRAG

De centrala delarna av Höör genomgick stora förändringar under 1900-talets senare år. Arkitektoniskt präglas dock vissa kvarter fortfarande av den bebyggelse som växte fram i samband med stationens tillkomst, bland annat kvarteren kring Järnvägsgatan och Lilla torg. Karaktäristiskt för denna bebyggelse är att den är placerad i gatulinje, med trädgård och uthus på baksidan, vilket ger ett stadsmässigt uttryck. Bebyggelsen är försedd med hög grund i natursten och har fasader i tegel. Den höga grunden är ett resultat av platsens kuperade terräng samt god tillgång till sten. Tegelfasaderna möjliggjordes i huvudsak av järnvägen, eftersom transporten av tegel då underlättades avsevärt.



Hörs centrum, Västra Stationsområdet och aktuellt nybyggnadsområde.

GESTALTNING

För utvecklingen av Västra Stationsområdet har ett antal gestaltungsprinciper tagits fram. Dessa tar sin utgångspunkt i aspekter av den byggda miljön som bedöms vara särskilt viktiga för att tidigare formulerade visioner, mål och riktlinjer för området ska kunna uppfyllas. Principerna listas nedan och beskrivs sedan mer ingående på kommande sidor.

GESTALTNINGSPRINCIPER

Vid uppförande av ny bebyggelse inom aktuellt område ska denna:

1. INFOGAS I BEFINTLIG GATUSTRUKTUR
2. UPPFÖRAS I KVARTERSFORM, SLUTEN MOT BANGÅRDSGATAN
3. FÖRSES MED ENTRÉER MOT BANGÅRDSGATAN OCH GRÄNDERNA
4. UTFORMAS MED EN BEARBETAD FÖRHÖJD SOCKEL
5. FÖRSES MED BILPARKERING FÖR BOENDE PÅ KVARTERSMARK
6. VARIERA I HÖJD
7. UTFORMAS MED SADELTAK
8. UTFORMAS MED FASADER HUVUDSAKLIGEN I TEGEL
9. BIDRA TILL KVALITETER I ANGRÄNSANDE OFFENTLIGA RUM

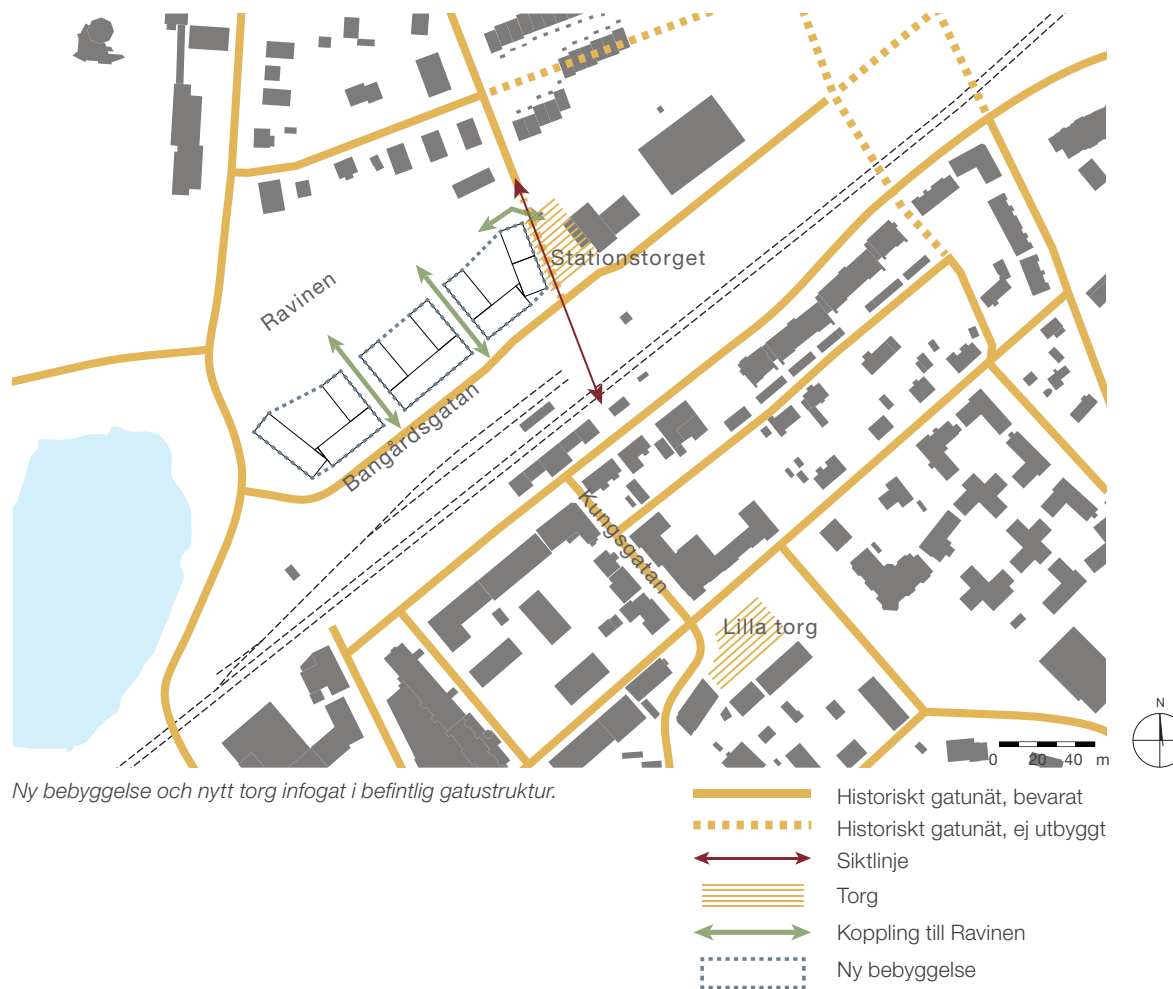
Gestaltungsprinzip 1#

NY BEBYGGELSE INFOGAS I BEFINTLIG GATUSTRUKTUR

De äldsta gatusträckningarna i centrala Höör hör från slutet av 1800-talet. Under början av 1900-talet byggdes gatenätet ut, nu enligt en renässansmässig rutnätplan. Kvartersstrukturen från den tiden är fortfarande synlig inom och i närheten av Västra Stationsområdet och utgör ett kulturhistoriskt värde. Ny bebyggelse infogas därför i befintlig struktur. På så sätt bidrar den nya bebyggelsen också till att skapa ett sammanhängande gatenät med god orienterbarhet och tydligt definierade privata och offentliga rum.

För att betona den historiska strukturen ytterligare anläggs ett torg i förlängningen av Lantmannagatan, som en pendang till Lilla torg. Detta blir en viktig mötesplats i anslutning till stationsområdet och en länk mellan den norra och den södra sidan av järnvägen. Den bebyggelse som gränsar till torget placeras så att befintlig siktlinje bevaras och förstärks, för att på så sätt skapa en visuell upplevelse av en sammanhängande stad.

För att knyta an till skalan i Höors centrum och möjliggöra kontakt mellan grönområdet Ravinen och Bangårdsgatan uppförs den nya bebyggelsen som tre kvarter.



Gestaltningssprincip 2#

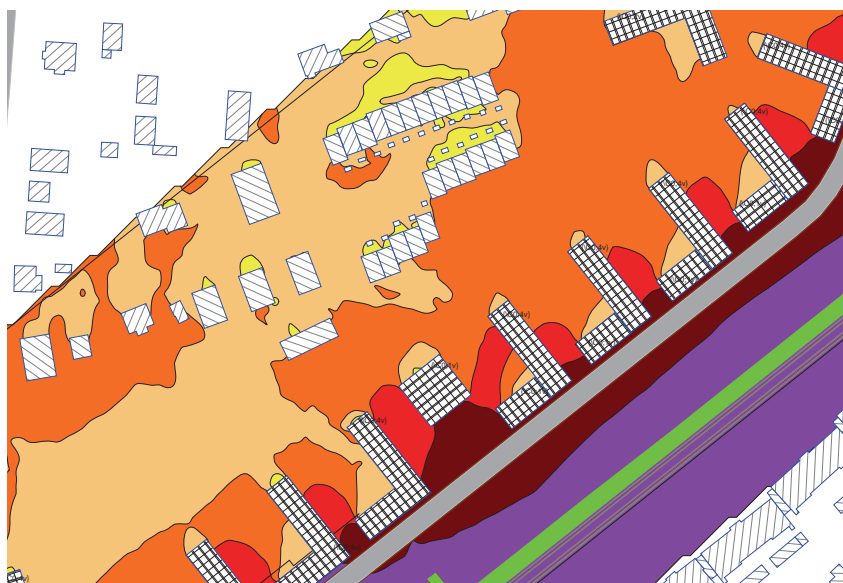
NY BEBYGGELSE UPPFÖRS I KVARTERSSTRUKTUR, SLUTEN MOT BANGÅRDSGATAN

Området bebyggs med en sluten kvartersform mot Bangårdsgatan, med fasader i gatuliv. Detta följer samma princip som i den befintliga bebyggelsestrukturen i centrala Höör, som innebär att många kvarter har just en sluten sida mot gatan. Det ger också tydligt definierade gaturum med möjligheter till utåtriktade verksamheter i bottenvåningarna. Bangårdsgatan gränsar idag till stationsområdet i söder och till obebyggd mark i norr, vilket medför ett upplöst gaturum. Ny bebyggelse bör därför vara rumskapande, så att gatan får en tydligare inramning. En sluten kvartersform krävs också för att hantera buller från järnvägen, kollektiv- och biltrafiken. Kvartersstrukturen möjliggör genomgående lägenheter, vilket innebär att en tyst sida kan skapas mot gårdarna. Detta är en viktig förutsättning för att klara gällande riktvärden för buller.

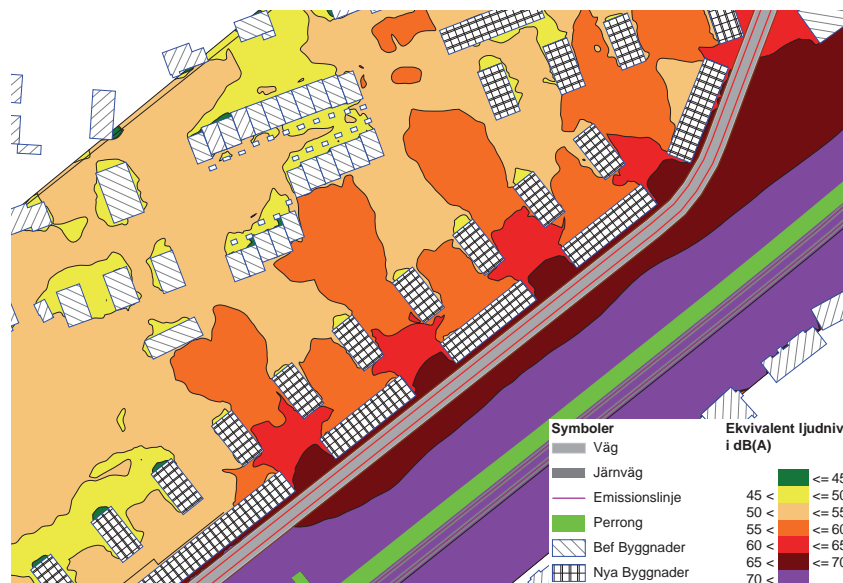
Kvarteren öppnas upp mot grönområdet Ravinen i nordväst. Kontakten mellan bostäderna och grönskan är viktig, liksom att grönskan är synlig mellan kvarteren, från Bangårdsgatan. Samtidigt bör mötet mellan kvarterens privata gårdar och Ravinens offentliga rum bearbetas så att gränssnittet privat/offentligt tydliggörs.



Ny bebyggelse i kvartersstruktur med sluten fasad mot gata.



Utredningsalternativ 1: Fristående huskroppar i vinkel mot Bangårdsgatan.



Utredningsalternativ 2: Huskroppar med långa sammanhängande fasader mot Bangårdsgatan.

Det centrala och stationsnära läget är en kvalitet som gör att Västra Stationsområdet har god potential att bli ett attraktivt bostadsområde med stadsmässig karaktär. Ytterligare en kvalitet är närheten till Tjurasjö. I en kommande detaljplan behöver det utredas hur bebyggelsen i kvarteret närmast Tjurasjö ska utformas för att kunna erbjuda så många boende som möjligt sjöutsikt utan att ljudsituationen på bostadsgården påverkas negativt. Att skapa sjöutsikt för många boende kan lösas på flera olika sätt och i detta skede är det för tidigt att i detalj redogöra för

hur det ska gå till. Kommunen vet om den goda möjligheten att skapa sjöutsikt, men det är viktigt att sådan utsikt inte tillskapas på bekostnad av en god boendemiljö. Sjöutsikt får därför inte medföra att bullersituationen försämras, eftersom för höga bullervärden inte är förenliga med en god boendemiljö.

BULLERUTREDNING: En trafikbullerutredning för Västra Stationsområdet som genomfördes av Tyréns 2011 innehåller bullerberäkningar för olika bebyggelsealternativ. Det första alternativet utgår från fristående huskroppar i vinkel mot Bangårdsgatan, det andra alternativet utgår från huskroppar med långa sammanhängande fasader mot Bangårdsgatan. Slutsatsen är att för att klara gällande riktvärden för buller bör området bebyggas med hus i kvartersstruktur, som möjliggör genomgående lägenheter med en tyst sida mot bostadsgården.

Gestaltningssprincip 3#

NY BEBYGGELSE MED ENTRÉER MOT BANGÅRDSGATAN OCH GRÄNDERNA

Ny bebyggelse förses med entréer mot Bangårdsgatan, torget och gränderna för att bidra till aktivitet i gaturummet och på så sätt skapa en livfull och trygg stadsmiljö. Entréerna bör utformas med vackra portar för att signalera omsorg om såväl bebyggelse som gaturum. Utöver entréer mot gatan ska utgångar direkt mot innergård skapas, så att gården blir tillgänglig för de boende.



Exempel på entré i markplan mot gata och bearbetad förhöjd sockelväning.



Bebyggelse med entréer mot Bangårdsgatan, torget och gränderna.

Gestaltungsprinzip 4#

NY BEBYGGELSE UTFORMAS MED EN BEARBETAD FÖRHÖJD SOCKEL

Bebyggelsen inom området utformas med en bearbetad förhöjd sockel. Detta knyter an till de höga naturstensgrunder som är ett karaktäristiskt särdrag för bebyggelsen i Höör. Den förhöjda sockeln innebär att bostäderna ligger en halv trappa upp från markplan. Genom en bearbetad förhöjd sockel skapas en miljö som är tillräckligt öppen mot gatan för att ge trygghet i det offentliga rummet, men samtidigt tillräckligt sluten för att

skapa minskad insyn i bostäderna. Dessutom underlättas hanteringen av de topografiska skillnaderna i området genom en förhöjd sockel.

Referensbilder på bearbetad förhöjd sockel, vilket är ett lokalt särdrag för bebyggelsen i Höör.



Baksidan på fastigheten Lyran 3 visar tegelfasader och en hög naturstensgrund.



Gestaltningssprincip 5#

BILPARKERING FÖR BOENDE LÖSES INOM KVARTERSMARK

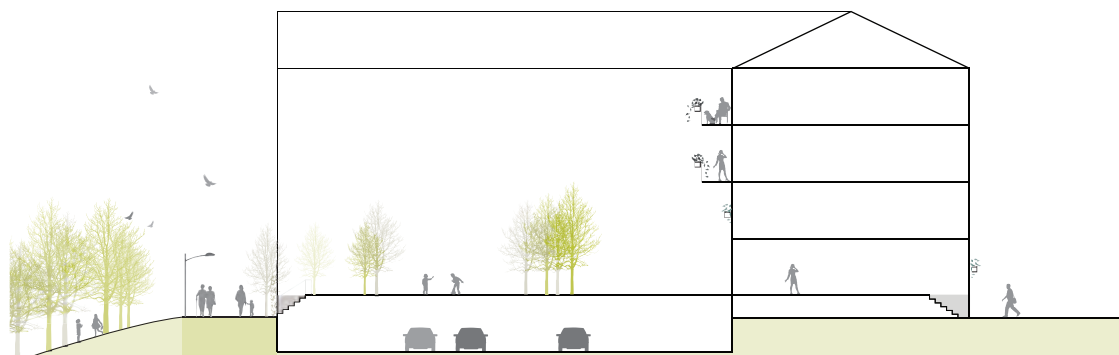
Områdets centrala och stationsnära läge främjar en hållbar utveckling av staden och ett hållbart resande. För Västra Stationsområdet har därför p-talet satts till 0,5 p-plats/lägenhet, vilket bedöms vara tillräckligt med tanke på närheten till kollektivtrafiken och till Höörs centrum.

Boendeparkering liksom gästparkering för tillkommande bebyggelse inom området kommer att behöva tillgodoseas inom varje kvarter. Det kommer inte att vara tillåtet att ha markparkering på kvarterens innergårdar eftersom dessa ska utformas för vistelse och understödja en attraktiv boendemiljö.

Nedan redovisas ett antal möjliga parkeringslösningar för att tillgodose parkeringsbehovet för tillkommande bebyggelse. Det är möjligt att flera parkeringslösningar får kombineras för att lösa parkeringsbehovet för det antal lägenheter som planeras.

PARKERING UNDER BOSTADSGÅRD

Parkeringen försänks en halv våning, vilket innebär att bostadsgården blir delvis upphöjd. Detta ger en tydlig gräns mellan bostadsgården som ett privat rum och intilliggande grönområde som ett offentligt rum. Bostadsgården utformas med planteringsbart bjälklag (se principsektion nedan).



Principsektion med delvis försänkt parkering under upphöjd bostadsgård. Gården utformas med planteringsbart bjälklag.

PARKERING I ENTRÉPLAN UNDER BOSTADSHUSEN

Parkeringen inryms under en del av bostadshusen, i markplan. Denna parkeringslösning är möjlig så länge den inte påverkar innergårdarna (den ljuddämpade sidan av byggnaden) negativt avseende buller från väg och järnväg. För att möjliggöra en sådan parkeringslösning uppförs byggnaden på pelare. Denna lösning är dock inte lämplig med inom hela området. Nedan redovisas vilka byggnadskroppar som kan uppföras på pelare.



Bostadskroppar som är möjliga att underbygga med parkering i markplan (markerade orange).

PARKERING MOT BOSTADSGÅRDEN, UTMED ENKELRIKTAD VÄG

Parkering anordnas i markplan nordost om respektive bostadsgård, i gränsen mot Ravinen. Tillgängligheten till parkeringen löses genom en enkelriktad gata utmed Ravinen, från Stationstorget mot Tjurasjö. I fortsattt arbete med planering och byggnation av området behöver marknivåer och avstånd till grönområdet studeras närmare.

PARKERING FÖR CYKEL

Utöver parkering för bil bör det också anordnas skyddade och väl utformade parkeringsmöjligheter för cykel, permobil, etc. inom området.

Nyckeltal parkering

Exploatering i **4-5 våningar** ger:

- ca 150 lägenheter (ca 150 000 BTA)

Parkeringsbehov för exploateringen:

- 75 bilplatser (p-tal 0,5 pplats/lägenhet)



Princip för parkeringslösning med markparkering och enkelriktad gata mot ravinen.

Gestaltningssprincip 6#

NY BEBYGGELSE VARIERAR I HÖJD

Bebyggelsens höjd tillåts variera inom varje kvarter och mellan kvarteren. På så sätt skapas en småskalighet och variation som överensstämmer med närliggande bebyggelseområden, liksom en möjlighet att uppföra relativt tät bebyggelse med stadsmässig karaktär. Höjden i området bör vara mellan tre och sju våningar, i en trappning från lågt till högt i öst-västlig riktning, det vill säga lågt mot Tjurasjö och högt mot Stationstorget. Högst bebyggelse kan uppföras i direkt anslutning till Stationstorget.

Inom varje kvarter bör den sydvästra huskroppen vara något lägre för att möjliggöra goda ljusförhållanden i bostäderna och på innergårdarna.

För att möjliggöra varierande byggnadshöjder i området behöver övriga villkor och gestaltungsprinciper följas, som handlar om att området bebyggs med en sluten kvartersform mot Bangårdsgatan, att bebyggelsen rymmer ca 150 lägenheter totalt och att p-talet på 0,5 parkeringsplatser/lägenhet uppnås.



Höjderna tillåts variera inom varje kvarter.

Gestaltungsprinzip 7#

NY BEBYGGELSE UTFORMAS MED SADELTAKE

För att knyta an till kulturmiljön och historien om Höör utformas ny bebyggelse inom området med sadeltak. Detta är den dominerande takformen på befintlig bebyggelse i Höör. Sadeltak är också ett bra sätt att skapa ett småskaligt uttryck i det nya området.



Referensbilder på sadeltak.

Gestaltungsprinzip 8#

NY BEBYGGELSE UTFORMAS MED FASADER HUVUDSAKLIGEN I TEGEL

Igenkännande för de skånska stationssamhällena i allmänhet och Höör i synnerhet är fasader i tegel. Bostadshus och nyckelbyggnader under senare delen av 1800-talet och framåt uppfördes i tegel, som i och med järnvägen blev ett mer lättillgängligt byggnadsmaterial. Ny bebyggelse inom Västra Stationsområdet föreslås därför

knyta an till befintligt byggnadsbestånd och utformas med fasader huvudsakligen i tegel, kompletterat med puts. Putsen ska gå i liknande pastellkulörer som redan finns i Höørs tätort, dessa förtydligas i en kommande detaljplan. Fasader i tegel är dessutom ett hållbart material, både i produktions- och förvaltningskedet.

Gårdsbebyggelse föreslås utformas med fasader i trä. Också det anknyter till byggnadstraditionen i Höör.



Referensbilder på fasader i tegel.



Gestaltungsprinzip 9#

NY BEBYGGELSE BIDRAR TILL KVALITETER I ANGRÄNSANDE OFFENTLIGA RUM

Med anledning av det centrala och stationsnära läget är det viktigt att de offentliga rummen i området ges en väl bearbetad utformning. Sammantaget kan fyra offentliga rum skapas, här benämnda Bangårdsgatan, Stationstorget, Trapporbetet och Ravinen. Dessa kan ges en varierad gestaltning och olika funktioner som bidrar till stadslivet för såväl boende som besökare/resenärer.

Samtliga offentliga rum anläggs på allmän platsmark. Höörs kommun ser gärna att exploatörer bidrar ekonomiskt till utsmyckning av de offentliga rummen.

Gestaltungsprinciper för respektive offentligt rum beskrivs på nästkommande sidor.



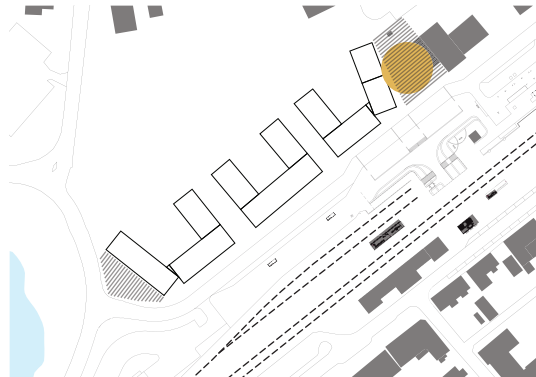
Offentliga rum i anslutning till ny bebyggelse.

Gestaltungsprincip 9#

NY BEBYGGELSE BIDRAR TILL KVALITETER I ANGRÄNSANDE OFFENTLIGA RUM

STATIONSTORGET

Direkt nordost om den nya bebyggelsen skapas ett nytt torg, Stationstorget. Detta infogas i Lantmannagatans förlängning, som en pendang till Lilla torg. Torget blir en central mötesplats och en förbindelse mellan västra Höör och Höörs centrum. Det är viktigt att torget ges en omsorgsfull gestaltning och att platsens befintliga nivåskillnader hanteras så att dessa inte utgör en rumslig barriär. I bottenvåningarna på bebyggelsen vid torget möjliggörs utåtriktade verksamheter. Särskilt betydelsefullt är det att inrymma utåtriktade verksamheter i det hörn av bebyggelsen som möter Bangårdsgatan.



Stationstorget kopplas samman med trappan till tågen söder om Bangårdsgatan.



Gestaltungsprinzip 9#

NY BEBYGGELSE BIDRAR TILL KVALITETER I ANGRÄNSANDE OFFENTLIGA RUM

TRAPPAN

Sydost om den nya bebyggelsen kan det skapas en fin entré till Västra Stationsområdet genom anläggande av ett nytt offentligt rum. Befintliga nivåskillnader gör att platsen med fördel kan utformas delvis som en trappa. Trappan blir en plats för vistelse och en koppling mellan grönområdet kring Tjurasjö, Ravinen och det nya bebyggelseområdet. Norr om trappan bör en övergång ordnas över Maglasätervägen, för att ytterligare stärka denna koppling. Trapptorget är tänkt att vara en plats med goda solförhållanden och tydliga gröna inslag, avsedd för både boende i området och besökare.



Trappa i västerläge med utsikt mot Tjurasjö.



Gestaltungsprinzip 9#

NY BEBYGGELSE BIDRAR TILL KVALITETER I ANGRÄNSANDE OFFENTLIGA RUM

BANGÅRDSGATAN

Bangårdsgatan är en viktig gata för Höör. Gatan fungerar som kommunikationsled till och från Västra Stationsområdet och förbinder Höörs centrum med Höörs östra delar. Det är betydelsefullt att gatan utformas som en miljö för människor och med en tydligt urban karaktär, men med inslag av grönska. Den nya bebyggelsen i området placeras och utformas

så att den bidrar till en sådan karaktär genom att entréerna vänds mot gatan. Bangårdsgatan har goda förutsättningar att rymma både biltrafik, kollektivtrafik, gående och cyklister. Gatan kommer också att kunna fungera som en nod för resenärer och andra som har Västra Stationsområdet som målpunkt.

Utmed Bangårdsgatans norra sida föreslås trädplantering, längsgående parkering och gångbana som ger plats för människor att röra sig i stråket.

Mellan de nya bebyggelsekvarteren synliggörs grönska för att koppla Bangårdsgatan till bakomliggande grönområde Ravinen.



Principsektion för Bangårdsgatan.



Gestaltungsprinzip 9#

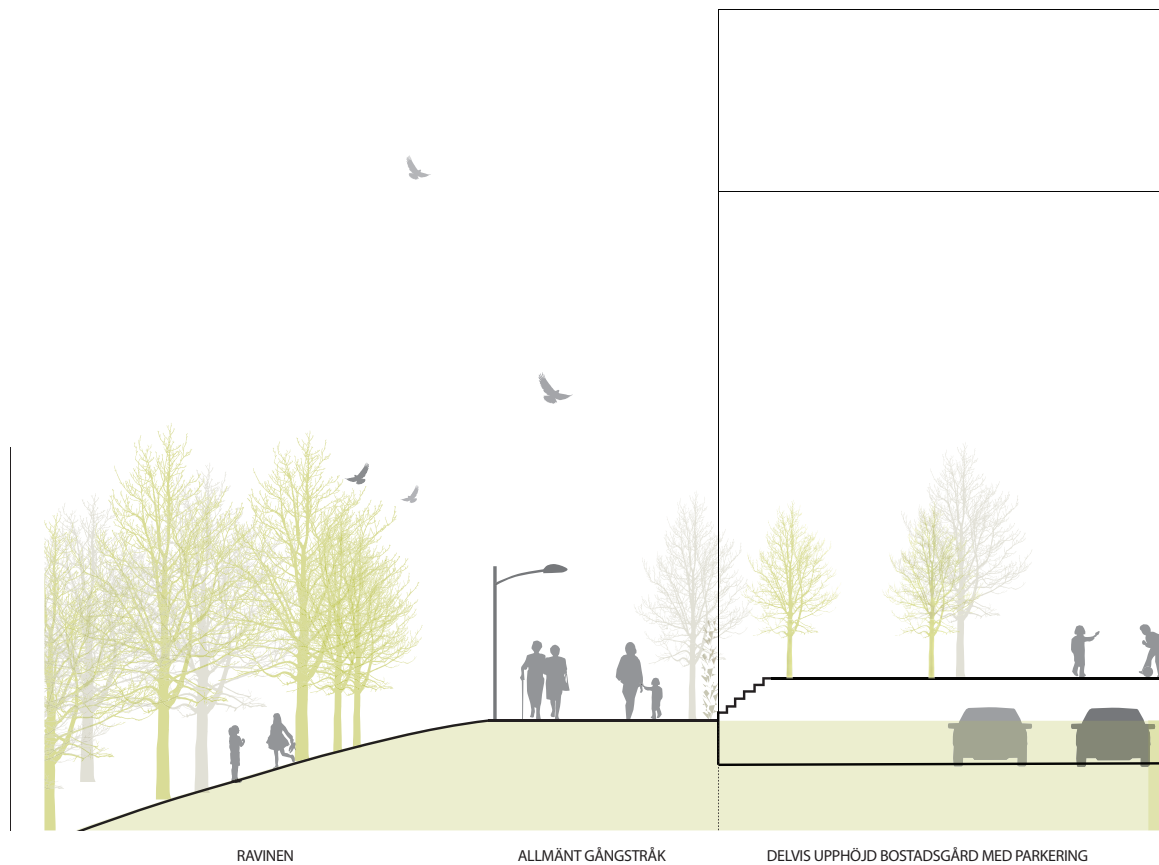
NY BEBYGGELSE BIDRAR TILL KVALITETER I ANGRÄNSANDE OFFENTLIGA RUM

RAVINEN

Grönområdet Ravinen utgör en grön lunga i Västra Stationsområdet. Gränssnittet mellan grönområdet och det nya bebyggelseområdet bör bearbetas så att befintliga ekologiska och sociala värden bevaras och utvecklas. En gångväg föreslås vid bebyggelsens nordvästra sida så att allmänheten kan röra sig utmed Ravinen. Bostadsgårdarna utformas så att en tydlig gräns mellan den privata bostadsgården och det offentliga gångstråket skapas. Det är viktigt att gångvägen förses med grönska även på den sida som möter bebyggelsen, så att hela stråket uppfattas som en del av Ravinen.



Befintliga marknivåer i Ravinen.



Principsektion för mötet mellan Ravinen och den nya bebyggelsen.

PM Gestaltungsprinciper för del av Västra Stationsområdet, Höör har tagits fram av FOJAB arkitekter i samarbete med Höörs kommun och Forsens projektledning.

MEDVERKANDE

Höörs kommun
Rolf Carlsson
Karin Kallioniemi
Yvonne Hagström

Forsens projektledning
Marcus Nordlund
Thomas Håkansson

FOJAB arkitekter
Magdalena Hedman
David Kiss
Ninnie Hedström