

Sammanställning av kommentarer och frågor som togs upp i samband med informationsmöten, utställning av översiktsplan för Höors kommun, 6 februari och 14 februari, 2018.

Frågor och kommentarer från kommunmedborgare redovisas i vanlig text.
Svar på frågor och kommentarer redovisas med kursiv text.

6 februari, kl. 18.00 - 20.00, Kulturhuset Anders Närvarande: cirka 10 medborgare + politiker och tjänstemän

Varför har det tagit så lång tid mellan samråd och utställning?
I första hand för att kommunen har prioriterat annat strategiskt planeringsarbete, bland annat "Plan för Ringsjöbandet" som är en del av översiktsplanen och Västra Stationsområdet. Samtidigt har det funnits ont om resurser för att arbeta med översiktlig planering under flera år.

Det blir förödande för naturen och tillgången till Fogdarödsskogens naturområde, öster om Bokehäll och Bokeslund, om den planerade förbifarten byggs utmed den sträcka som pekas ut som en röd pil i översiktsplanen.

Kommunen anser att en dragning öster om Bokehäll och Bokeslund (röd pil s.181 i utvecklingsdelen) skulle vara mindre dåligt för Höors samhälle än den alternativa dragning (grön pil på samma sida) som presenteras i Åtgärdsvalsstudie Väg 13/23 Ekeröd/Hörby (Ramböll för Trafikverket 2017). Trafikverket är ansvarig myndighet för planeringen av den tänkta förbifarten.

Hur tänker kommunen angående balans mellan bostäder och verksamheter i samband med planeringen av Västra Stationsområdet => Vi vill inte att Höör ska bli en sovstad.
I samband med pågående detaljplanearbete med Västra Stationsområdet föreslår kommunen att planen ska tillåta byggande av lokaler för verksamheter i nedre plan. Om det sedan blir så eller inte är upp till de exploatörer som ska bygga husen. Den gemensamhetslokal, som ska byggas i anslutning till det särskilda boendet, skulle kunna göras om till lokal för verksamheter.

Det verkar som att de bostäder som planeras i första hand är hyresrätter men är det inte så att de flesta som flyttar hit vill köpa ett hus?
Vi ser en ökad efterfrågan på lägenheter bland människor som vill flytta till Höör men kanske framför allt bland människor som redan är bosatta i Höör. Det kan till exempel vara ungdomar som vill flytta hemifrån, par som separerar och som behöver ytterligare en bostad eller äldre som vill flytta från sin villa för att bo mer bekvämt och tryggt.

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enheten

Tillskapandet av hyresrätter blir därför viktigt för att initiera flyttkedjor där till exempel äldre flyttar till lägenheter och säljer sina hus till exempelvis barnfamiljer.

Hur beaktas kulturvärden i planen?

Kulturvärdena och vägledning för hur kommunen vill skydda dessa finns främst beskrivna i hänsynsdelen i kapitel 3.4 Kulturmiljöer. Även i utvecklingsdelen i kapitel 4 finns beskrivningar av hur kommunen vill arbeta för att utveckla natur- och kulturvärden i befintliga natur- och kulturmiljöer.

14 februari, kl. 13.30 - 15.00, Älvkullen

Närvarande: cirka 10 medborgare + politiker och tjänstemän

Varför satsar inte kommunen på transportnoden Rolsberga och på södra kommundelen? Jämför med tätorten där vi nämner järnväg och skola som viktiga element. Dubbla budskap när vi skriver om biblioteksfilialerna men samtidigt stänger politikerna ner dem. Ge ett lyft för skolan i Gudmundtorp. Släng dit biblioteket och integrera det med skolan.

I översiktsplanen lyfter vi fram de lokala målpunkterna och mötesplatserna som en viktig del i livsmiljön i byar och på landsbygd. Vi tror att det finns tillväxtkraft i byarna, men att det är bättre att underlätta för avstyckningar utifrån lokala initiativ, än att peka ut stora utbyggnadsområden. En särskild förutsättning i södra kommundelen är att både befolkning, service och målpunkter är utspridda. Då finns det inte tydliga argument för att ett visst markområde skulle vara särskilt bra för en större bostadsutbyggnad.

Kommer det bli ökad tyngre trafik på järnvägen? Behövs det nya vägar för att hantera godstrafik, när godset borde gå på järnväg?

Vi har frågat Trafikverket om detta, och de menar att det behövs bättre möjlighet till godstransporter både på väg och järnväg.

En person kommenterar att "spännande arkitektur och lokala särdrag" är helt rätt tänkt men undrar samtidigt varför vi väljer att bygga byggnader som kvarteret Banken vid Nya Torg och vid Västra Stationsområdet. Personen ifrågasätter också om det är attraktivt att bo i det bullerutsatta området vid järnvägen.

Höors kommun bedömer att det är möjligt att behålla småstadskaraktär även med lite högre och tätare bebyggelse. Dock finns inte i översiktsplanen några förslag om att bygga lika högt som kvarteret Banken vid Nya Torg. Västra Stationsområdet bedöms kunna bli en ny stadsdel som både bidrar till ett hållbart samhällsbyggande och attraktiva bostäder.

Kommer vi bli en av de bortglömda orterna längs E22:an om vi flyttar väg 23 för mycket? Vilken tidsplan för nya väg 23?

Det är södra stambanan som är kommunens livsnerv och stationsområden plus expressbusshållplatser som är våra portar mot världen. Trafikökningen på väg 13 och 23 består av tung trafik – den vill vi gärna slippa i tätorten och genom Ringsjösundet (utom den trafik som ska till kommunen). Om gamla 23:an blir en turistväg som vi vill så förbättrar vi tillväxtpotentialen knuten till besökare.

14 februari, kl. 18.00 - 20.00, Älvkullen

Närvarande: cirka 10 medborgare + politiker och tjänstemän

Hur menar ni att ni ska arbeta med parkeringsfrågan kring stationsområdet?

Hur blir det med turtätheten när det gäller busstrafiken? Cykelparkeringar?

I samband med förtätning av Västra Stationsområdet kommer ett antal parkeringsplatser att försvinna samtidigt som behovet av parkeringen tros öka ytterligare då fler människor flyttar till området. Kommunen ställer krav på att boendeparkering ska lösas inom planområdet för de nya bostäder som byggs. Översiktsplanen anger att kommunen vill ha som strategi att skapa smarta parkeringslösningar. I ett första skede har kommunen börjat utreda beläggningsgraden på befintliga p-platser i området och i hela centrala Höör. I ett senare skede kan det bli aktuellt att föreslå åtgärder för hur parkeringen ska lösas. Möjliga lösningar kan vara p-hus eller införande av p-avgifter för att begränsa antalet fordon i området då detta kan motivera människor, som har möjlighet att välja, andra transportmedel för att ta sig till stationen.

Vad gäller busstrafiken är det en ekonomisk och politisk fråga hur hög turtäthet det är möjligt att ha. Beläggningen på de olika bussträckorna är också en faktor som avgör rimligheten att satsa på specifika busslinjer.

Vad gäller cykelparkeringar så är det en fråga som kommunen arbetar med i samband med Västra Stationsområdet. Det mesta talar för att ett väderskyddat cykelgarage kommer att byggas väster om spåret.

Kommunen måste titta på alternativa sträckningar för cykelväg till och från och inom områdena Stanstorp och Stenskogen.

Eftersom Stenskogsvägen är Trafikverkets väg vill kommunen i första hand ha med utbyggnad av cykelväg utmed sträckan i Trafikverkets regionala trafikplan. Om det visar sig att sträckan av någon anledning inte kommer med i den regionala planen så måste kommunen börja titta på egna lösningar för att knyta samman cykelvägnätet från Höör via Stenskogen vidare ner mot Stanstorp och Ormanäs.

Beskrivning saknas i översiktsplanen av cykelvägen Höör-Maglasäte, sträckan behöver beskrivas i planen.

Delar av sträckan kommer att utredas och byggas ut i samband med planarbetet med Maglehill i västra Höör. Sträckan finns i cykelplan för Höörs kommun och benämns där som C43a, väg 13-1304, Höör-Maglasäte IP. Sträckan har prioritet 2 i cykelplanen.

Varför finns inte förbifarten från väg 13 (väster ifrån för de som kommer från Eslöv) via Holma till Verksamhetsområde Nord? Mycket tung trafik och transport av farligt gods går idag rakt igenom Höörs tätort.

Varken Trafikverket eller Region Skåne har med förbifarten i sina planer. Kommunens hållning är att de negativa konsekvenserna (vad gäller kultur- och naturvärden, ingrepp i befintliga bebyggelsestrukturer samt ekonomiska konsekvenser) av en sådan förbifart vida skulle överstiga de positiva effekterna av förbifarten. Andelen tung trafik längs den delen av väg 13 är låg och bebyggelsestrukturerna utmed större delen av befintlig vägdragning möjliggör för transport av farligt gods.

SAMHÄLLSBYGGNADSEKTOR
Strategiska enheten

Vad händer med befintlig vägsträckning för väg 23 genom Höörs tätort i samband med att det byggs en östlig förbifart? Det borde finnas utrymme för att smalna av vägen och skapa förutsättningar för gång- och cykeltrafik.

En förbifart som tar hand om transittrafik och tung trafik genom Höörs tätort kommer att förändra förutsättningarna kring väg 23 helt då denna kan förändras till att få karaktären stadsgata snarare än landsväg. När planerna på förbifarten öster om Höör kommit längre så har kommunen för avsikt att planera för hur utformningen av vägsträckan och dess omgivning bör se ut.

Vad ska ingå i det som ni benämner som angöringspunkter i planen?

Angöringspunkterna ser - och kommer att se - olika ut beroende på deras läge. Grunden är att det ska finnas information för hur man kan ta sig vidare ut i den omgivande naturen. I de flesta fall vill kommunen att det ska finnas någon slags möjlighet till toalettbesök i samband med punkterna och som regel ska det finnas möjlighet att parkera bil och cykel.

Hur ser kommunen på rekreationsleder för vandring, cykel och häst?

Kommunen ser det som en viktig fråga och vet om att det finns stor efterfrågan på sådana leder. Ett projekt finns tillsammans med grannkommunerna och Mittskåne turism för att skapa cykelleder utmed befintliga vägar. Målet är att göra detta tillsammans med privata näringsidkare utmed sträckorna. Vad gäller ridleder så är detta en fråga som behöver utredas vidare.

Karin Kallioniemi
Samhällsplanerare och kommunarkitekt
0413 – 281 66
karin.kallioniemi@hoor.se

Anton Klacka
Samhällsplanerare
0413 – 281 28
anton.klacka@hoor.se