Höörs kommun

SAMRÅDSHANDLING
Utökat planförfarande
Dnr: KSF 2017/526

SAMHÄLLSBYGGNADSSEKTOR
Strategiska enheten

Figur 1. Stor ek utmed Hörbyvägen i anslutning till ängsmark

PLANBESKRIVNING

Detaljplan för

del av Hörbyvägen, gång- och cykelväg

Höörs tätort, Höörs kommun, Skåne län

Upprättad: 2022-01-18

- ☒ Planbeskrivning
- ☒ Plankarta med bestämmelser
- ☒ Naturvärdesinventering Hörbyvägen
- ☒ Trafikutredning Hörbyvägen gång- och cykelväg

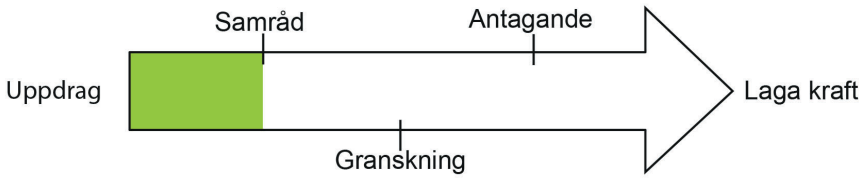
Innehåll

Tidplan 2
Inledning 3
Förslag 5
Teknisk försörjning 14
Motiv till planbestämmelser 15
Konsekvenser 16
Förutsättningar 22
Genomförande 31
Medverkande tjänstemän 32

Tidplan

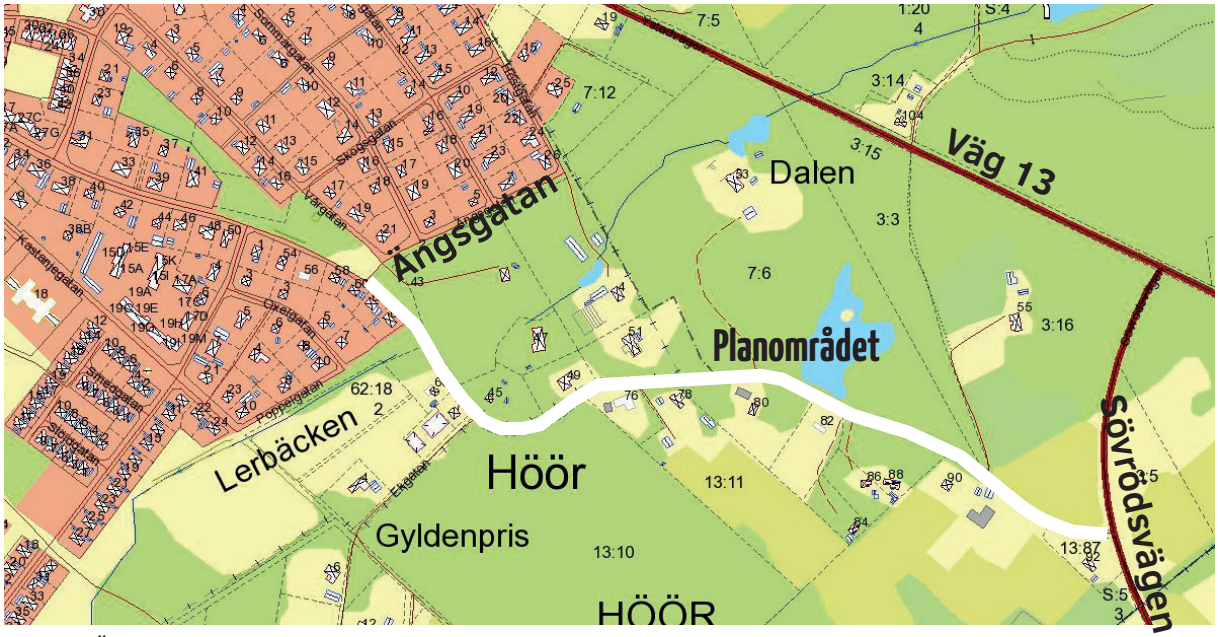
Planprocessen sker med **utökat planförfarande** och *beräknas* fortgå enligt följande tidplan:

Samråd	vinter 2022
Granskning	vår 2022
Antagande (KF)	sommar 2022
Laga kraft	sommar 2022



Läshänvisning

För att få all information och se helheten i ärendet bör plankartan läsas tillsammans med de beskrivningar som hör till ärendet. Planbeskrivningen ska underlätta förståelsen av planförslagets samt redovisa planens syfte, konsekvenser, genomförande och förutsättningar.



Figur 2. Översiktskarta som redovisar planområdets läge i förhållande till centrala Höör.

Inledning

Detaljplanens syfte och huvuddrag

Detaljplanens syfte är att pröva möjligheten att anlägga en gång- och cykelväg längs Hörbyvägens östra del mellan Ängsgatan och Sövrödsvägen. Sträckan som planarbetet berör är drygt 900 meter. Cykelvägens dragning har gjorts med största möjliga hänsyn till befintliga natur och miljövärden som finns utmed sträckan.

Förslaget på anläggandet av en ny gång- och cykelväg återfinns i Höörs cykelplan från 2013. Höörs kommun har i sin investeringsbudget avsatt pengar för anläggande av gång- och cykelväg utmed Hörbyvägens östra del. Detaljplaneprocessen behöver av den anledningen påbörjas och klargöra vilka ingrepp som en gång- och cykelväg utmed vägsträckan innebär.

Plandata

Hörbyvägen är en del i det kommunala vägnätet. Sträckan är tidvis smal med liten eller ingen vägren. Planområdet ligger i utkanten av Höörs tätort. Planens yta blir ca 1,3 hektar. Planområdet avgränsas i öst av Sövrödsvägen och i väst av Ängsgatan i norr och söder är avgränsningen fastighetsgränser och där mer mark behövs för att kunna anlägga en gång- och cykelvägsförbindelse görs en utökning för den yta som behövs för stråket och för de sluttningar som behövs för att ta upp befintliga nivåer. Topografin varierar mycket längst vägsträckan. Norra sidan av vägen är mindre kuperad än den södra sidan. Den södra sidans nivåskillnader och angränsande område ligger i flera sträckor flera meter under den befintliga vägbanan. Vägen går från +65 MÖH vid Ängsgatan till maximalt +77 MÖH för att sedan slutta neråt igen mot Sövrödsvägen till +71 MÖH.

Gång- och cykelvägen avses placeras på den norra sidan av Hörbyvägen. Enstaka delar längst sträckan berör privatägda fastigheter då vägen i visa delar avses breddas för en ökad trafiksäkerhet.

Hörbyvägen omfattas av fastigheten Höör 53:1 och samfälligheten Höör S:5. Höörs kommun äger fastigheten Höör 53:1 och samfälligheten berör 11 olika fastighetsägare. Breddningen av vägen för att möjliggöra anläggningen av en gång- och cykelväg kommer att kräva att mark på privata fastigheter ianspråktas. Detaljplanen ligger i anslutning till 19 privata fastighetsägare och 12 fastigheter berörs på sådant sätt att mark ianspråktas.

Planområdets användning är idag väg, naturmark, betesmark, damm och tomtmark. Hörbyvägen används som en sammanlänkande vägförbindelse mellan tätorten Höör och den östra delen av kommunen. Både Lerbäcken och en anlagd damm ligger i nära anslutning till den befintliga vägbanan. Längst hela vägsträckan står stora ädellövträd.

Miljöbedömning/MKB

Bedömning av miljöpåverkan
Bestämmelserna i plan- och bygglagen om miljöbedömning syftar till att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas. Visar miljöbedömningen att detaljplanen innebär betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas.

Avvägning miljöbalken
Vid planering ska kommunen iaktta miljökvalitetsnormer enligt miljöbalken 5 kap 3 §. För närvarande finns det miljökvalitetsnormer för: olika föroreningar i utomhusluften (kvävedioxid, svaveldioxid, bly, ozon och partiklar) (SFS 2010:477), fisk- och musselvatten som behöver skyddas eller förbättras i kvalitet (SFS 2001:554), omgivningsbuller (SFS 2004:675) och yt- och grundvatten (FS 2009:533). Detaljplanen bedöms ej medföra att någon av ovannämnda normer överskrids.

Sedan införandet av miljökvalitetsnormerna för luftkvalitet har alla kommuner skyldighet att kontrollera och ha kunskap om kommunens utomhusluftkvalitet. Däri ingår att rapportera in uppgifter om luftkvaliteten till den nationella datavärden (SMHI) och att informera kommuninvånarna om halter av luftföroreningar som preciseras i luftkvalitetsförordningen. Genom att delta i samordnad kontroll av luftkvalitet och ingå i samverkansområdet uppfyller medlemskommunerna samtliga krav enligt miljöbalken kopplade till kontroll av utomhusluften. I Höörs kommun redovisas uppmätta halter för kvävedioxid (NO2) och partiklar (PM10). Regeringen har i riktning mot de långsiktiga målen fastställt preciseringar för vissa luftföroreningar bland annat kvävedioxid och partiklar och för miljökvalitetsnormen för luftkvaliteten får halterna av kvävedioxid inte överstiga 40 µg/m^3 per år och för partiklar gäller också 40 µg/m^3 per år. För Höörs tätort ligger årsmedelvärdet för kvävedioxidvärdet på 7-10 µg/m^3 och för partiklar ligger värdet generellt mellan 12-14 µg/m^3 . Detaljplanen avser reglera redan befintlig väg samt en ny gång- och cykelväg. Ingen negativ påverkan på miljökvalitetsnormerna för luft förväntas på grund av planens genomförande.

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

Sträckan genomkorsas av Lerbäcken som går i kulvert under den befintliga vägen. Lerbäcken rinner ner ut i Höörsån. Det kommer inte bli någon påverkan på Lerbäcken på grund av att kommunen har valt att inte bredda gaturummet vid det parti som Lerbäcken ligger intill. Det medför att Hörbyvägen kommer smalnas av och inte har sådan bredd så det är möjligt för två fordon att mötas. Anläggningen av gång- och cykeltrafik utmed sträckan bedöms inte nämnvärt påverka miljökvalitetsnormen för vatten i Höörsån negativt. Höörsån har måttlig ekologisk status (2017).

I beskedet om positivt planbesked framgick det i tjänsteskrivelsen att Höörs kommun bedömer konsekvenserna av den planerade åtgärden utifrån de nio perspektiv på hållbar utveckling som tar avstamp i kommunens vision och som finns beskrivna i översiktsplanen 2018 (se sid. 19-21). Vid lokaliseringen av den nya gång- och cykelvägen har stor vikt legat på att ta hänsyn till naturvärdena på platsen. Som ett led i det har en naturvärdesinventering gjorts och cykelvägens lokalisering har förändrats flertalet gånger för att minska påverkan på både Lerbäcken och de många stora träd som finns längst Hörbyvägen. Detta hänsynstagande leder till att Höörs kommun anser att ett genomförande av detaljplanen inte bedöms medföra någon betydande miljöpåverkan enligt 4 kap 34 § plan- och bygglagen eller 6 kap 11-18 §§ miljöbalken. En särskild miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas därför inte.

Förslag

Planområdet ges tre användningsområden (natur, gata samt gång- och cykel) och den primära användningen är gata samt gång- och cykel. Föreliggande detaljplaneförslag möjliggör huvudsakligen att en ny gång- och cykelväg (GC-väg) kan byggas utmed Hörbyvägen norra kant mellan Ängsgatan och Sövrödsvägen.

Föreslagen trafikstruktur

Gång- och cykeltrafik - GCVÄG
Användningen Gång- och cykelväg innefattar gator och vägar som är avsedda för enbart gång-, cykel- och mopedtrafik. Det kan handla om separata gång- och cykelvägar, till exempel för att säkerställa en allmän gång- och cykelväg mellan kvarter eller en expresscykelväg. Användningen kan också användas för gång- och cykelbanor längs med gator eller vägar.

Aktuellt förslag är att planera för en gång- och cykelväg längst Hörbyvägens norra sida, mellan Ängsgatan till Sövrödsvägen. GC-vägen planeras huvudsakligen bli 2,5 meter bred, men på några platser är GC-vägen 2 meter eller 3 meter bred. Gång- och cykelvägens dragning varierar för att ta hänsyn till topografi och möjligheten att bevara träd. Dragningen av gång- och cykelvägen är gjord för att minimera antalet större träd som måste avverkas på grund av anläggandet.

Ingen bebyggelse påverkas på grund av anläggandet av gång- och cykelvägen, däremot påverkas huvudsakligen fastigheterna i norr med att mark behöver tas i anspråk för att få tillräckligt med mark för att kunna anlägga gång- och cykelvägen. Stängsel och andra gränsmarkeringar påverkas också.

Trafik - GATA
En gata är en allmän plats som är avsedd både för fordonstrafik och gång- och cykeltrafik. En gata avgrenas från huvudnätet och ingår i lokalnätet, har lägre framkomlighet och ofta många utfarter. Användningen Gata används för gator som främst är avsedda för trafik inom en ort eller för trafik som har sitt mål vid gatan. Det handlar om allt ifrån villagator till stadsgator. I användningen ingår lokalgator, industrigator, bussgator, gågator och gångfartsområden. I vissa fall kan även det som tidigare benämndes huvudgata ingå om de har karaktären av en stadsgata.

Hörbyvägen kommer i stora delar att vara oförändrad i utformning och placering. På enstaka sträckor kommer gång- och cykelvägens placering förskjuta gatans placering. På två sträckor i kurvorna kommer vägkroppen breddas för att skapa en trafiksäkrare väg. Gång- och cykelvägen kommer gå parallellt med Lerbäcken i det läge där Lerbäcken ligger intill Hörbyvägen idag och kommer inte att påverka Lerbäcken rinnväg.

För att klargöra på vilken sida som är den bästa för GC-vägen har kommunen tagit fram en kortfattad analys som redovisar positiva respektive negativa effekter av de två förslagen (norr eller söder om Hörbyvägen).

Norra sidan
+ Befintlig gång- och cykelväg längst Hörbyvägen ligger på norra sidan
+ Det blir färre fastigheter som blir berörda av ett intrång för att kunna sammanlänka den befintliga gång- och cykelvägen med den nya dragningen.
+ Träd med högt bevarandevärde kan bevaras lättare då dragningen av gång- och cykelvägen lättare kan anpassas utan komplicerade intrång på fastigheter.
+ Befintlig körbana påverkas förhållandevis lite. Där breddning och förskjutning krävs sker detta på sträckor där utrymme finns.
- Mark tas i anspråk från fastighetsägare.
- Förlängning av befintlig trumma under Hörbyvägen för Lerbäcken.

Södra sidan
+ Höörs kommuns fastighet Höör 13:10, Gyldenpris, kan lätt anslutas till den nya GC-vägen.
- Sidbyte av gång- och cykelvägen för framtida anslutning till norra sidan för att kunna ansluta till befintlig gång- och cykelväg.

- Fler bostäder och byggnader i direkt anslutning till vägområdet vilket innebär intrång i trädgårdar med höga nivåskillnader samt rivning av murar och uthus.
- Mycket kraftig höjdskillnad (4-5 m) på den mellersta/östra sträckan mot befintlig dalgång.
- Förlängning av befintlig trumma under Hörbyvägen för Lerbäcken.

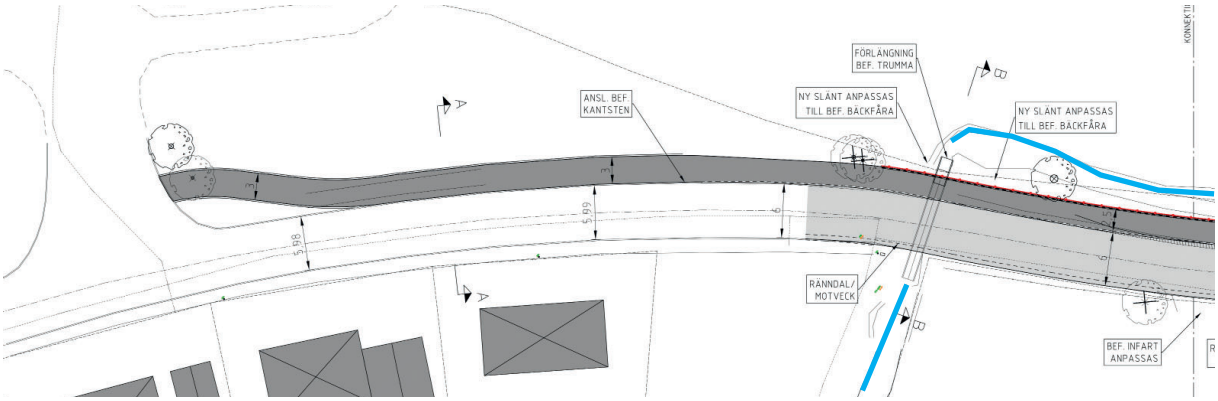
Sammanfattning
Längst med båda sidorna av Hörbyvägen finns det olika värden att ta hänsyn till vid anläggandet av en ny gång- och cykelväg. Höörs kommun har gjort bedömningen att en dragning norr om Hörbyvägen är det lösning som har minst påverkan på bostadstomter och det är en bra sammanlänkning med befintlig GC-väg där det inte blir aktuellt med sidbyte av GC-vägen. Söder om vägen är det fler anordnade trädgårdar mot Hörbyvägen som inte behöver påverkas i samma omfattning av ombyggnaden än vad det hade gjorts om GC-vägen placerats söder om Hörbyvägen. Det är tre bostadstomters anordnade trädgårdar som behöver åtgärdas gentemot tio som inte får samma ingrepp. Den norra delen av Hörbyvägen har även mer skogsmark eller hagmark som det är lättare att bredda GC-vägen mot.

På nästkommande sidor kommer vägavsnitt redovisas och en kortfattad text klargör vad tankarna för respektive avsnitt är.

Figur 3. Bild över plankartan. På nästkommande sidor är kartan uppdelad i sju vägavsnitt, dessa vägavsnitt är markerade med rutor på bilden.

Gång- och cykelvägens placering och utformning

Vägavsnitt 1
Planområdet börjar vid Ängsgatan där den första sträckan av gång- och cykelvägen anläggs på ett befintligt grönområde ägt av Höörs kommun, här blir GC-vägen cirka 3 meter bred. Längst åt öster i sektionen går Lerbäcken idag nära Hörbyvägens dragning. Den befintliga vägtrumman under Hörbyvägen för Lerbäcken behöver förlängas och för bäcken anläggs en slänt som anpassas till den befintliga bäckfåran.

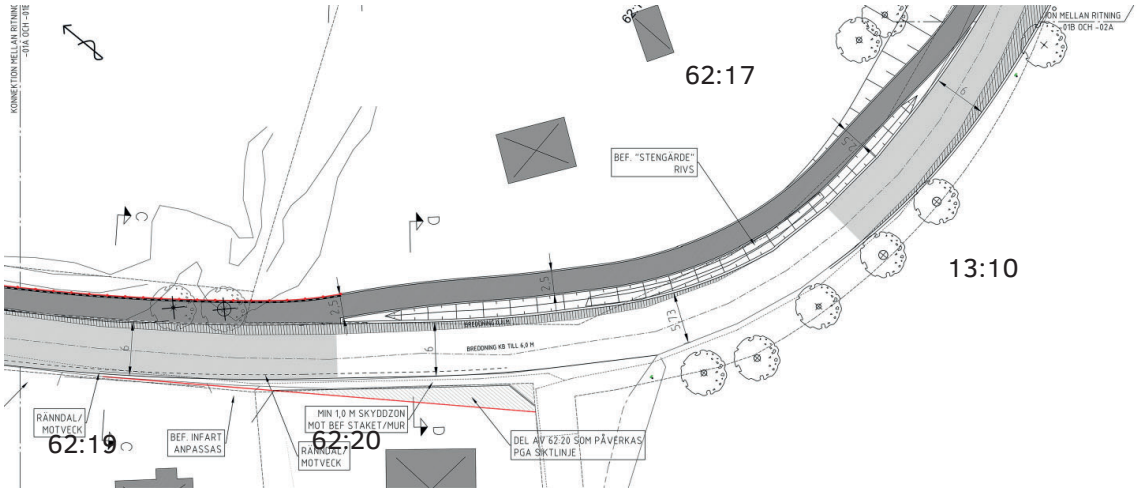


Figur 4. Vägavsnitt 1, Lerbäcken är illustrerad med en blå linje.

Grönområdet öster om Ängsgatan där GC-vägen kommer att börja.

Lerbäcken.

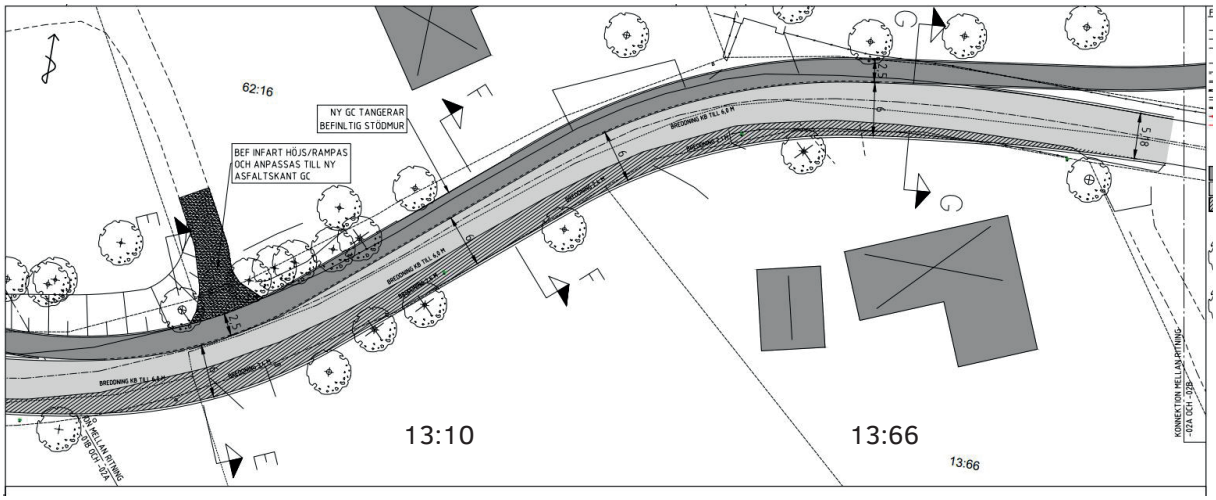
Vägavsnitt 2
Vägområdet för Hörbyvägen pch den nya GC-vägen fortsätter förbi hela Lerbäckens bäckfåra. Markanspråk behöver ske på Höör 62:17 när vägbanan breddas och cykelvägen läggs parallellt med vägbanan efter mötet med Lerbäckens bäckfåra. Inga byggnader rivs men ett befintligt stengärde (på fastigheten Höör 62:17) i den befintliga tomtgränsen kommer att rivas och ersättas med den gränsmarkering/mur som fastighetsägaren önskar på ny plats. Bostadshuset på Höör 62:17 är rivet, ny byggnad får anpassas i placeringen till cykelvägen och den nya fastighetsgränserna som exploateringen innebär. Hörbyvägen kommer att breddas till 6 meter och GC-vägen ges en bredd på 2,5 meter. Markanspråk blir även aktuellt på fastigheten Höör 62:20, detta markanspråk är för att säkerställa sikten ut på Hörbyvägen från Ekgatan. Fem träd öster om Ekgatan och söder om Hörbyvägen på fastigheten Höör 13:10 säkerställs genom beteckningen natur på plankartan.



Figur 5. Vägavsnitt 2.

Foto från Hörbyvägen in mot fastigheten Höör 62:17 (innan byggnaden revs).

Vägavsnitt 3
Hörbyvägen förskjuts och breddas på den södra sidan av vägen med cirka 3 meter för att ge plats för gång- och cykelvägen inom den befintliga vägkroppen åt norr. Det innebär att mark tas i anspråk från fastigheten Höör 13:10 (i kommunal ägo) och från fastigheten Höör 13:66. Detta intrånget innebär att tre träd bedöms få fällas. Gång- och cykelvägen läggs i direkt anslutning till Hörbyvägen. Ett träd (öster om befintlig infart på den norra delen av vägen) behöver fällas, övriga träd bedöms kunna bevaras. Befintlig utfart anpassas till den nya asfaltskanten. Gång- och cykelvägen kommer att hamna i direkt anslutning till en befintlig stödmur på Höör 62:16.

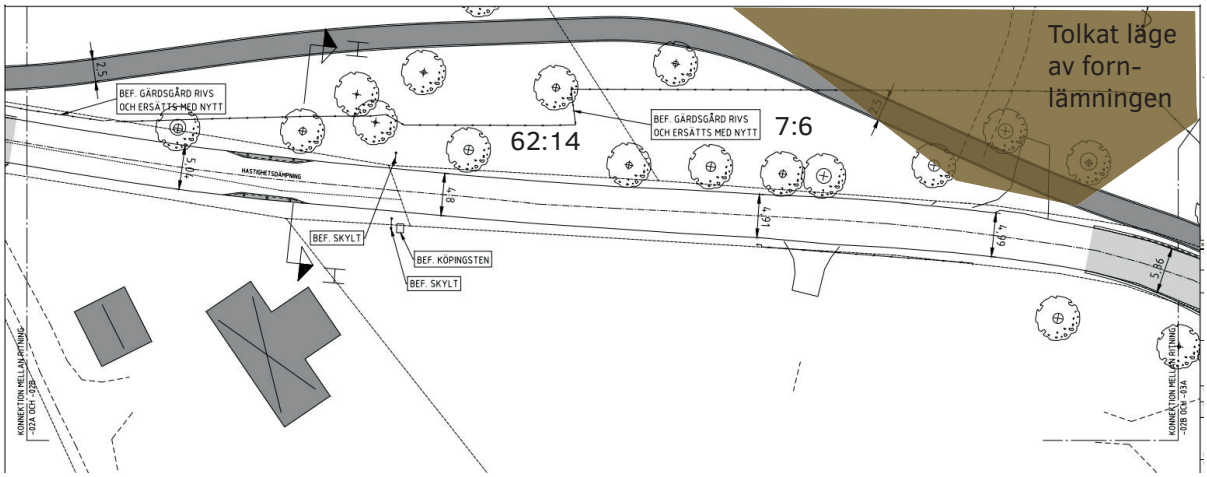


Figur 6. Vägavsnitt 3.

Den befintliga utfarten som kommer anpassas till den nya asfaltskanten syns på vänster sida av Hörbyvägen på bilden.

Vägavsnitt 4

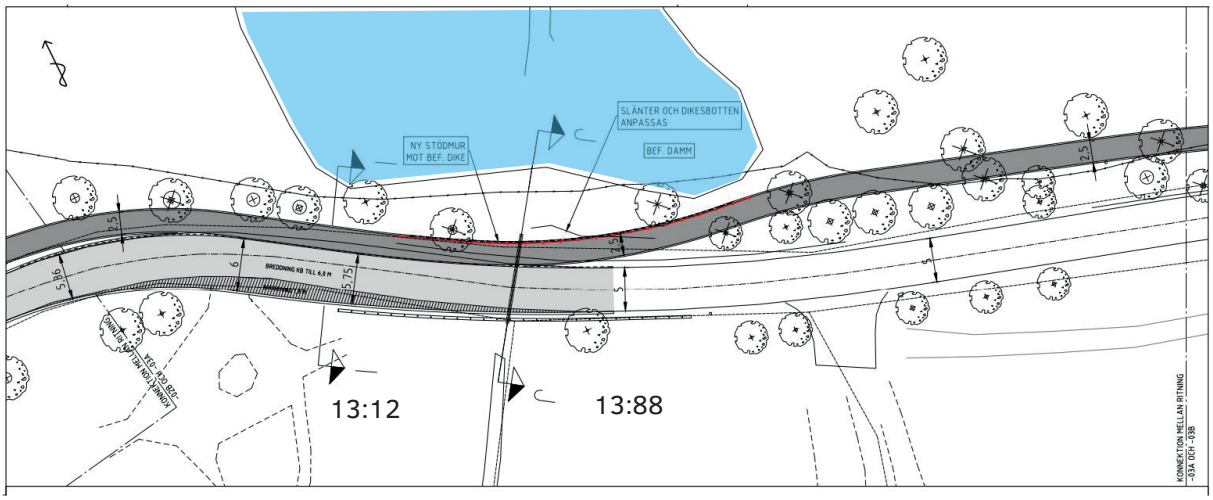
Detta vägavsnitt har placerat gång- och cykelvägen norr om Hörbyvägen för att kunna bevara värdefull natur. Förslaget innebär att den befintliga gärdsgården som finns på fastigheten Höör 62:14 och Fogdaröd 7:6 rivs och ersätts med ett nytt. Inom detta vägavsnitt finns de fornlämningar som berörs av planarbetet, köpingestenen och fossil åker (se utbredning på sid. 28). Eftersom det inte är aktuellt med någon breddning av Hörbyvägen för det läge där köpingestenen finns så kommer denna inte att påverkas av planarbetet och kommer således att stå kvar i nuvarande läge. Det område som berör fornlämningen för fossil åker bedöms tangera det yttre området av fornlämningsområdet och bedöms inte göra något nämnvärt intråg i själva fornlämningsområdet då det idag finns en infart till fastigheten Fogdaröd 7:6 samt att planområdet är i utkanten. Om det vid markarbeten påträffas under mark dold fornlämning ska arbetena avbrytas och länsstyrelsens kulturmiljöenhet omedelbart kontaktas, i enlighet med 2 kap 10 § kulturminneslagen. Fastigheten Fogdaröd 7:6 har sin infart mellan Hörbyvägen och den nya gång- och cykelvägen, denna kommer anpassas och regleras med enskilt huvudmannaskap. Det finns inget motiv med att infarten till fastigheten inte fortsättningsvis ska tillhöra fastighetsägaren. Men eftersom vägen ingår inom planområdet så regleras den som gata$_1$ och kommer ha enskilt huvudmannaskap (dvs fastighetsägaren kommer fortsättningsvis att ha ansvaret för anslutningen mot Hörbyvägen).



Figur 7. Vägavsnitt 4.

Gärdesgård till vänster kommer rivas och ersättas med nytt. Hörbyvägen kommer behålla befintlig bredd på denna sträckning och träden till vänster kommer finnas kvar inom den naturmark som regleras in på plankartan för den aktuella sträckningen.

Vägavsnitt 5
Gång- och cykelvägen går tätt intill Hörbyvägen i början av sektionen och även en del på den befintliga vägkroppen en del av sträckan. Hörbyvägen breddas åt söder för att kompensera för den bit som ianspråkstas av gång- och cykelbanan. Det innebär att mark tas i anspråk från fastigheten Höör 13:12. I mitten av sträckan går gång- och cykelvägen ut en bit ifrån Hörbyvägen och går upp på en bank, närmast dammen. Detta för att kunna spara så många befintliga träd närmast vägen som det bara går. På detta avsnitt pekas det ut att 8 st träd får fällas och 22 st kan bevaras.



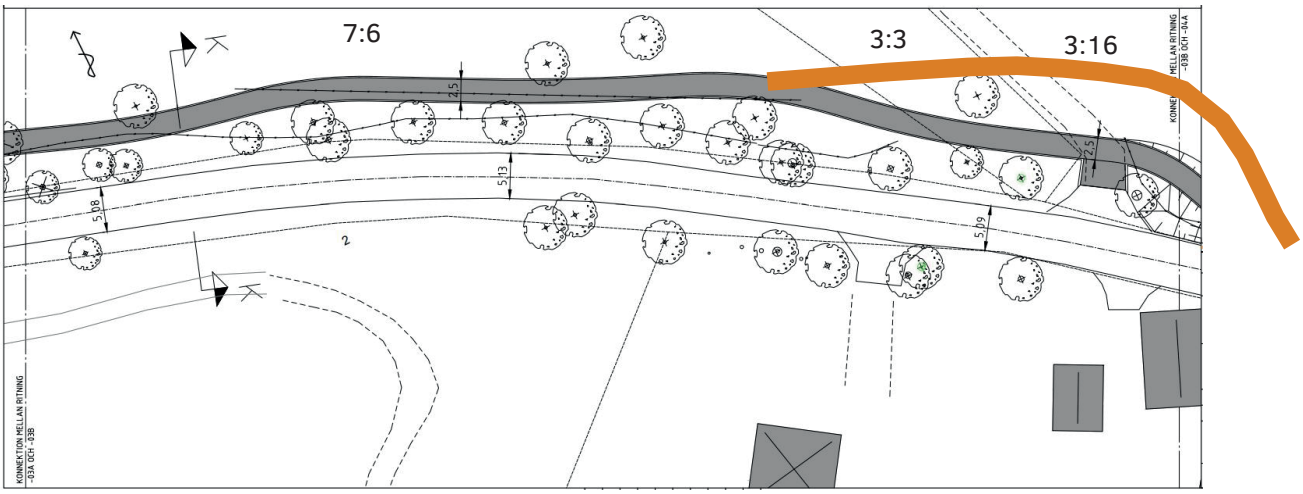
Figur 8. Vägavsnitt 5.

Dammen norr om Hörbyvägen.

Träd som kommer finnas kvar.

Vägavsnitt 6

Avsnittet går en bit bort från Hörbyvägen för att kunna bevara befintliga träd. Några träd kommer att behöva fällas i denna sträckning. Sträckan går längstmed befintlig hagmark och sträckningen innebär inga komplicerade intrång på fastigheter eller att gång- och cykelvägen hamnar nära byggnader. För att ta mer hänsyn till den stora eken som finns vid infarten till Fogdaröd 3:16 har GC-vägens sträckning justerats och stämmer inte med den gråa vägsträckningen på figur 9. Den orangea linjen visar på en ungefärlig sträckning som ligger längre ifrån trädet och därmed säkerställer kommunen trädet (plankartan inkluderar den orangea sträckningen). Fastigheterna som det tas mark i anspråk från för att kunna bygga gång- och cykelvägen är Fogdaröd 7:6, Fogdaröd 3:3 och Fogdaröd 3:16. Fastigheten Fogdaröd 3:16 har sin infart mellan Hörbyvägen och den nya gång- och cykelvägen, denna kommer anpassas och regleras med enskilt huvudmannaskap. Det finns inget motiv med att infarten till fastigheten inte fortsättningsvis ska tillhöra fastighetsägaren. Men eftersom vägen ingår inom planområdet så regleras den som gata$_1$ och kommer ha enskilt huvudmannaskap (dvs fastighetsägaren kommer fortsättningsvis att ha ansvaret för anslutningen mot Hörbyvägen).

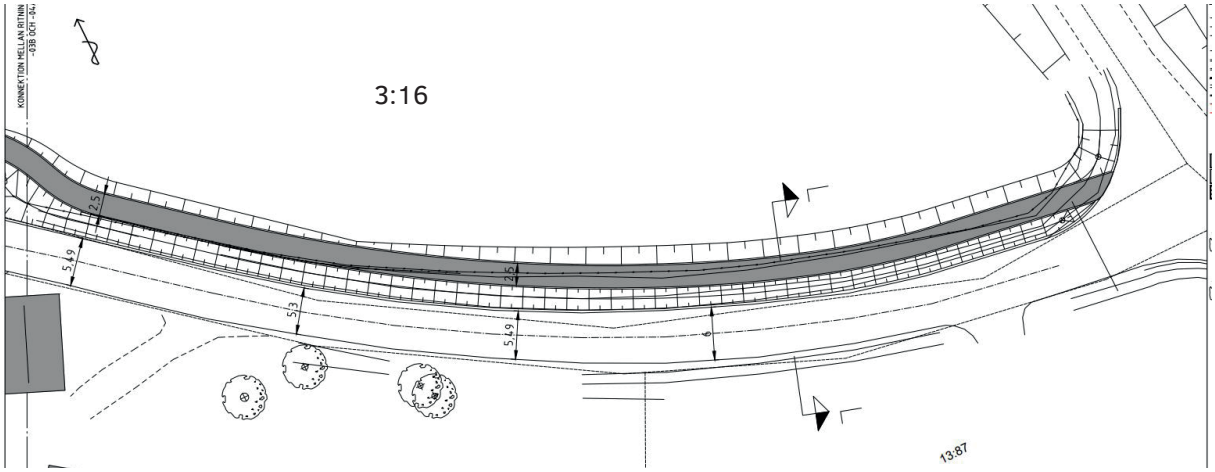


Figur 9. Vägavsnitt 6.

Träd utmed Hörbyvägen.

Vägavsnitt 7

Sista sträckan går helt längst befintlig hagmark. Inga träd berörs på denna sträcka men gång- och cykelvägen kommer att behöva grävas in i befintlig slänt för att kunna anpassas på ett bra sätt med Hörbyvägen. Denna sträcka av gång- och cykelvägen tar mark i anspråk från Fogdaröd 3:16. Planområdesgränsen är placerad i fastighetsgränsen och i det östra partiet följer planområdesgränsen Hörbyvägens vägkant, vilket innebär att planområdet berör en del av fastigheten Höör 13:87. Hörbyvägen har tidigare varit statlig och då har vägarna anlagts och vägrätt har använts. Det har inneburit att det på flera platser ligger gatumark på privatägda fastigheter, så är fallet även för Höör 13:87. Det markområde som omfattas av plankartan är idag asfalterad och ett vägområde, men ligger på fastigheten Höör 13:87.



Figur 10. Vägavsnitt 7.

Ängs-/hagmarken norr om Hörbyvägen..

Ängs-/hagmarken med den gamla eken i förgrunden.

Föreslagen grönstruktur

Naturområden
Genom att ange användningen natur i detaljplanen kan kommunen säkerställa att ett område bevaras som natur. Mindre grönområden eller skogsdungar mellan bostadsområden planläggs vanligen som natur. Regleringen natur innefattar alla typer av friväxande natur som inte är anlagda och inte sköts mer än enligt skötselplan eller genom viss städning. I ”natur” ingår även mindre park-, vatten och friluftsanläggningar och andra komplement för naturområdets användning. Det kan tex vara anlagda gångstigar, slingor, gång- och cykelvägar eller utrymmen för omhändertagande av dagvatten. Detta ingår i användningen oavsett om de redovisas som egenskapsbestämmelser eller inte.

I den aktuella planen finns det åtta grönområden, varav tre är större och dessa ligger i den mellersta och östra delen av planområdet. Naturområdena finns för att säkerställa värdefull natur såsom stora befintliga träd. Träden bidrar till en fin naturupplevelse utmed Hörbyvägens sträckning. Inom naturmarken kommer det även finnas plats för dike och slänter.

Teknisk försörjning

Energiförsörjning, tele och bredband
Befintliga ledningar som finns i Hörbyvägen kommer i möjligaste mån lämnas opåverkade.

Skanova har ett ledningsstråk i Hörbyvägen. Marken planläggs som allmän platsmark vilket säkerställer att ledningarna fortsättningsvis kan ligga i Hörbyvägen. När det är dags för byggnation av den nya gång- och cykelbanan samt breddningen av Hörbyvägen kommer kommunen att kontakta Skanova för att på så sätt informera om arbetet och få vetskap om ledningarnas exakta läge. Eventuella kostnader som kan uppkomma i och med utbyggnaden av gång- och cykelvägen bekostas av Höörs kommun.

Kraftringen är ledningsägare för elnätet för bebyggelsen som ligger utmed Hörbyvägen. Eftersom det inte är aktuellt med någon exploatering i föreliggande planarbete medför det att det inte kommer regleras in något E-område. Befintliga ledningar ligger i Hörbyvägen som regleras som allmän platsmark, vilket innebär att ledningarna fortsättningsvis kan ha det läge som de har idag utan någon sorts ledningsrätt eller liknande. Eventuell ledningsflytt i och med byggnation av den nya gång- och cykelvägen kommer bekostas av Höörs kommun.

Vatten och spillvatten
När en detaljplan innehåller ny bebyggelse behöver det anordnas anslutning för avlopp och vatten, men aktuellt planförslag medför ingen ny bebyggelse och därmed är det inte aktuellt med någon anslutning till det kommunala VA-nätet.

Dagvattenhantering
Ansvaret för avvattningen av de allmänna platserna vilar på huvudmannen för den allmänna platsen. Det innebär att gatumarken ska ingå i det kommunala verksamhetsområdet för dagvatten, vilket medför att det kommer behöva anlägga diken för detta.

Dagvattenledningar för bebyggelsen vid korsningen Hörbyvägen/Ängsgatan leds till Lerbäcken, så diken kommer infiltrera dagvattnet innan vattnet når Lerbäcken. Dagvattnet kommer att tas omhand inom vägområdet och ska inte belasta intilliggande fastigheter.

Avfallshantering
Planarbetet medför ingen nybyggnation av byggnader som medför någon sorts avfallshantering. Det är endast mark avsedd för gatuändamål som planläggs.

Åtkomlighet för räddningsinsatser
Detaljplanen medför inte att avstånd till brandposter och ny bebyggelse behöver säkerställas eftersom planen inte medger någon ny bebyggelse utan endast gatuändamål. Däremot medför breddningen av Hörbyvägen att förutsättningarna för räddningsfordon blir förbättrade och att mer utrymme finns för dessa fordon.

Motiv till planbestämmelser

Planområdet avgränsas av planområdesgränsen och denna gräns blir gränsen för den nya gång- och cykelvägen samt gaturummet för Hörbyvägen (på de platser där fastighetsgränsen inte räcker till för att skapa en bra linjeföring på Hörbyvägen kommer vägen att breddas, vilket betyder att fastighetsgränserna inte följs i dessa lägen). Placeringen har i möjligaste mån tagit hänsyn till den omkringliggande naturen och befintliga träd.

Användning av mark och vatten

GATA

GATA
Denna användning är för att reglera gatustrukturen i planområdet. Inom denna användning är det även möjligt att anlägga bland annat trottoarer, gångfartsområden och säkerhetshöjande åtgärder.

$GATA_1$

$GATA_1$
Två infarter till bostadsfastigheter finns mellan Hörbyvägen och den nya gång- och cykelvägen. För att dessa fortsättningsvis ska tillhöra fastighetsägaren har denna gatudel reglerats med beteckningen $Gata_1$.

GCVÄG

GCVÄG
För att tydliggöra att huvudsyftet med planarbetet med att skapa en gång- och cykelväg (GC-väg) har plankartan försetts med en reglering som pekar ut var kommunen planerar att anlägga den nya GC-vägen. Användningen cykel innefattar gator och vägar som är avsedda för enbart cykel- och mopedtrafik. Det kan handla både om separata cykelvägar och om cykelfält som är integrerade i vägbanan. Cykelfälten kan vara avgränsade antingen genom vägmarkering eller upphöjd avgränsning. Inom användningen är framkomligheten och säkerheten för gående prioriterad.

NATUR

NATUR
För att kunna säkerställa de naturvärden som finns utmed Hörbyvägen har plankartan försetts med ett antal mindre natur-områden. Genom regleringen kan kommunen säkerställa de stora befintliga träden som står nära Hörbyvägens vägkant. Träden bidrar till en fin naturupplevelse utmed Hörbyvägens sträckning.

a_1

Enskilt huvudmannaskap
Två fastigheter har sin infart mellan den nya gc-vägen och Hörbyvägen. Dessa infarter kommer att anpassas för anslutning mot Hörbyvägen och regleras med enskilt huvudmannaskap. Det finns inget motiv med att infarten till fastigheten inte fortsättningsvis ska tillhöra fastighetsägaren. Men eftersom vägen ingår inom planområdet så regleras den som $gata_1$ och kommer ha enskilt huvudmannaskap (dvs fastighetsägaren kommer fortsättningsvis att ha ansvaret för anslutningen mot Hörbyvägen).

Konsekvenser

Plankartan är ett juridiskt bindande dokument och måste således följas.

Den östra delen av planområdet omfattas av tre gällande detaljplaner som inom det aktuella området reglerar marken som gata, park/plantering och bostadsändamål. I och med den aktuella detaljplanen kommer de delar av gällande detaljplaner som berörs av planområdet att ersättas av föreslagen detaljplan. Användningarna gata och park/plantering är allmäntillgängliga och den nya regleringen innebär också att marken ska vara tillgänglig för allmänheten. Den del som omfattas av detaljplan som medger bostadsmark blir genom den aktuella detaljplanen av med mark som är byggbar.

Föreslagen detaljplan inrymmer endast allmän mark, GATA, GCVÄG och NATUR vilket innebär att det är den markanvändningen som ska användas inom planområdet. På vissa delar av planområdet utökas/breddas Hörbyvägen då kommunen på dessa platser valt att nyttja befintlig vägkropp till den nya GC-vägen. Eftersom delar av Hörbyvägen nyttjas till GC-vägen så behöver samma yta breddas så att Hörbyvägen fortsatt får den vägbredd som kommunen eftersträvar att ha på sträckan. Bredden planeras breddas till sex meter. På vissa lägen behålls Hörbyvägens befintliga vägbredd och kommer således inte att breddas utan istället ha ett något mindre gaturum. Inget intrång sker på Lerbäckens bäckfåra, den befintliga vägtrumman under Hörbyvägen för Lerbäcken behöver förlängas och för bäcken anläggs en slänt som anpassas till den befintliga bäckfåran. På övriga platser där Hörbyvägen inte breddas blir gaturummet mellan 5-6 meter. Breddningen innebär att mark kommer tas i anspråk från privatägda fastigheter.

Höörs kommun har i största möjliga mån försökt att inte ändra på Hörbyvägens utbredning och på så sätt minska ingreppen på privata fastigheter. Det har inte helt gått att undvika att bredda Hörbyvägen. På fyra delar av Hörbyvägens sträckning är det tänkt att Hörbyvägen behöver breddas (se fig. 11). Breddningen sker huvudsakligen för att delar av Hörbyvägen används till den nya GC-vägen.

Figur 11. Illustration som visar vilka partier som berörs av att Hörbyvägen breddas söderut.

Tretton fastigheter har sin utfart mot Hörbyvägen och fem av dessa ligger norr om Hörbyvägen. Eftersom den nya gång- och cykelvägen föreslås norr om Hörbyvägen innebär det att anpassningar behöver göras på väganslutningarna. Anpassningarna kan innebära att anslutningarna höjs och att det sedan görs en ramp från anslutningen till befintligt läge på infarten. Alla de förändringar som utbyggnaden av Hörbyvägen och dess GC-väg medför kommer kommunen återställa och göra de anpassning som behövs för att en anslutning ska bli bra mot Hörbyvägen. Sövrödsvägen är en statlig väg och planförslaget berör inte Sövrödsvägen mer än att gång- och cykelvägen avslutas vid dess vägbana.

Naturmiljön kommer påverkas i och med den nya gång- och cykelvägen eftersom det behöver fällas träd. Det har gjorts en naturinventering för att klargöra var det finns extra värdefull natur som kommunen i detaljplanen behöver ta hänsyn till. Där det har varit möjligt har kommunen arbetat för att

bevara träd. För hela sträckan mellan Ängsgatan och Sövrödsvägen behöver det fällas mellan 15-20 träd. De avverkade träden som tagits ner i anslutning till byggnationen av den framtida GC-vägen kan återföras till naturen genom så kallade biodepåer/faunadepåer. Dessa depåer är viktiga för:

- olika svampar som bryter ner döda träd och grenar,
- sällsynta arter av mossor och lavar som är specialiserade på att växa på död ved samt
- att cirka 4 500 av Sveriges skalbaggsarter är beroende av multnande och nedbruten ved.

I naturvärdesinventeringen undersöktes det om det fanns några rödlistade arter inom planområdet. Det noterades att tre av de noterade arterna inom området är rödlistade, det gäller de eklevande svamparna oxtungssvamp, ekticka och koralllticka. Stubben som koralltickan och oxtungssvamp återfanns på kommer att säkerställas genom att denna hamnar inom naturområde, däremot kommer inte den ekticka som hittats vid inventeringen att bevaras då denna svamp finns i ett läge där GC-vägen kommer att dras.

I naturvärdesinventeringen pekades det ut att det fanns en ek som uppskattades vara över 200 år. Denna ek har säkerställs genom att naturmark har planlagts för det område där trädet står och gång- och cykelvägens dragning är placerad cirka tio meter norr om trädet för att säkerställa trädets rötter. Naturvärdesinventeringen redogör även för två träd i kurvan mot fastigheten Höör 13:10 som har en diameter över en meter. Dessa träd kommer inte behöva fällas och säkerställs genom natur.

Två fornlämningar finns i anslutning till planområdet, den ena är en köpingesten och den andra är ett stort fornlämningsområde för fossil åker. Eftersom det inte är aktuellt med någon breddning av Hörbyvägen för det läge där köpingestenen finns så kommer denna inte att påverkas av planarbetet och kommer således att stå kvar i nuvarande läge. Den fossila åkerns utbredningsområde tangera planområdet. Planförslaget bedöms inte göra något nämnvärt intråg i själva fornlämningsområdet då det idag finns en infart till fastigheten Fogdaröd 7:6 samt att planområdet är i utkanten av fornlämningsområdet. Om det vid markarbeten påträffas under mark dold fornlämning ska arbetena avbrytas och länsstyrelsens kulturmiljöenhet omedelbart kontaktas, i enlighet med 2 kap 10 § kulturminneslagen.

Lerbäcken passerar i den västra delen av planområdet, i nära anslutning till Ängsgatan. Framtaget förslag innebär att den nya GC-vägen anpassas till Lerbäcken. Det innebär att vägområdet inte kommer att breddas i det läge där Lerbäcken passerar/går jämte Hörbyvägen.

Lerbäcken är ett vattendrag som undantagits från strandskyddet, det innebär att det inte behöver sökas dispens för att bygga GC-vägen utmed Hörbyvägen. Det generella strandskyddet infördes 1 juli 1975 och gällde vid havet, vid insjöar samt vattendrag och det omfattade land- och vattenområdet intill 100 meter från strandlinjen vid normalt medelvattenstånd. För strandområden som var stadsplanerade vid detta datum gällde att det krävdes ett aktivt beslut från länsstyrelsen för att de skulle omfattas av det generella strandskyddet. Utan ett sådant beslut har dessa stadsplanerade områden aldrig omfattats av det generella strandskyddet. Strandskyddet är alltså inte upphävt för dessa områden utan det har aldrig funnits.

Höörs kommun konstaterar att det finns ett glapp mellan olika perspektiv och en gråzon i fråga om VAR strandskyddet faktiskt gäller. Otydligheten kring var strandskyddet gäller hämmar utvecklingen i kommunen. Både bebyggelseutveckling och naturvårdsarbete drabbas. Otydligheten är också ett demokratiskt problem eftersom den underminerar förståelsen för strandskyddsreglerna och tilliten till det offentliga. Höörs kommun ifrågasätter (utifrån resultatet av Höje å vattenråds enkätundersökning, se sid. 26) att det generella strandskyddet gäller vid nyanlagda dammar. Kommunens utgångspunkt för planarbetet utmed Hörbyvägen är alltså att där inte finns något strandskydd att ta hänsyn till.

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Berörda fastigheter
Detaljplanen innebär att mark planläggs utmed Hörbyvägen. Detta medför att 12 privatägda fastigheter berörs av arbetet genom att mark behöver anspråktas från deras fastigheter. Markanvändningen förändras för de angränsande fastigheterna i den västra delen där det idag finns gällande detaljplaner. Markanvändningen ändras från gata, park/plantering och bostadsändamål till användningen som tillåter allmän plats för gång- och cykelväg.

Fastighet	Ägandeförhållande	Anledning till markanspråk	Vad påverkas	Åtgärd	Bedömd area
Fogdaröd 3:16	Privat	Ny GC med tillhörande bank	Ängs-/Hagmark tas i anspråk	Nytt staket till hagmarken sätts upp, infarten anpassas och ekonomisk ersättning för markförlust	1500 m^2
Fogdaröd 3:3	Privat	Ny GC och naturmark	Skogsmark anspråktas, inga träd fälls	Ekonomisk ersättning för markförlust	150 m^2
Fogdaröd 7:6	Privat	Ny GC och naturmark	Stenmurar rivs, infarten ändras, åtta träd fälls	Stenmurar ersätts/flyttas, slänter och dikesbotten anpassas till den nya GC-vägen, ny stödmur mot befintligt dike söder om dammen och ekonomisk ersättning för markförlust	2000 m^2
Höör 13:10	Kommunal	Breddning av Hörbyvägen	Skogsmark anspråktas, två träd fälls		60 m^2
Höör 13:11	Privat	Ingen påverkan på fastigheten			0 m^2
Höör 13:12	Privat	Breddning av Hörbyvägen och nytt vägräcke	Tomtmark tas i anspråk (breddningen påverkar inte infarten)	Ekonomisk ersättning för markförlust	40 m^2
Höör 13:5	Privat	Ingen påverkan på fastigheten			0 m^2
Höör 13:66	Privat	Breddning av Hörbyvägen	Tomtmark tas i anspråk, staket flyttas och ett träd fälls	Staket ersätts/flyttas, infarten anpassas och ekonomisk ersättning för markförlust	40 m^2
Höör 13:82	Privat	Plats för busshållplats enligt Skånetrafikens standard	Tomtmark tas i anspråk	Ekonomisk ersättning för markförlust	20 m^2
Höör 13:87	Privat	Hörbyvägen ligger på fastigheten	Tomtmark tas i anspråk, marken nyttjas idag för Hörbyvägen	Ekonomisk ersättning för markförlust	30 m^2
Höör 13:88	Privat	Nytt vägräcke	Tomtmark tas i anspråk för vägräcke	Ekonomisk ersättning för markförlust pga nytt vägräcke	5 m^2
Höör 53:1	Kommunal	Ny GC, ny slänt som anpassa till Lerbäcken samt nytt väg- och gc-räcke med toppföljare, gällande detaljplan upphävs för aktuellt område, träd fälls			735 m^2 (Endast marken norr om Hörbyv. intill Ängsgatan)
Höör 62:12	Privat	Ingen påverkan på fastigheten			0 m^2
Höör 62:14	Privat	Ny GC och naturmark	Skogsmark anspråktas, inga träd fälls, stenmur rivs	Stenmur ersätts/flyttas, ekonomisk ersättning för markförlust	920 m^2
Höör 62:16	Privat	Fastighet ligger utanför planområde	Infarten	Befintlig infart höjs/rampas för att anpassas till ny GC	10 m^2
Höör 62:17	Privat	Ny GC och breddning av Hörbyvägen	Tomtmark tas i anspråk för GC-vägen med tillhörande bank och befintlig stenmur rivs	Stenmur ersätts/flyttas, ekonomisk ersättning för markförlust	420 m^2
Höör 62:19	Privat	Ingen påverkan på fastigheten			0 m^2
Höör 62:20	Privat	Breddning av Hörbyvägen, sikttriangel	Tomtmark tas i anspråk	Staket ersätts/flyttas, infarten anpassas och ekonomisk ersättning för markförlust	75 m^2
Snickaren 12	Privat	Ingen påverkan på fastigheten			0 m^2
Snickaren 13	Privat	Ingen påverkan på fastigheten			0 m^2
Snickaren 14	Privat	Ingen påverkan på fastigheten			0 m^2
Höör S:5	Samfällighet	Hela fastigheten omfattas av planarbetet	Gata blir till gata, ett träd fälls	Huvudmannaskapet ändras, vilket medför att kommunen kommer ta över Höör S:5 det betyder att Höör S:5 kommer försvinna	3425 m^2

*Tabell 1. Tabellen visar vilka fastigheter som ligger i anslutning till detaljplanen och vilken påverkan fastigheterna omfattas av. Det redovisas även en uppskattad yta för anspråket, ett klargörande är att detta **inte** är den exakta arealen för markanspråket utan den exakta ytan som behöver avvaras från respektive fastighetsägare kommer fram i den fastighetsförättning som lantmäteriet kommer göra efter att planen fått laga kraft.*

Tabell 1 visar vilka fastigheter som berörs av planarbetet för en ny GC-väg. Intrånget på fastigheterna är varierande med tanke på hur tomterna är utformade. Befintliga stenmurar och staket på de fastigheter som har en stenmur/staket som tomtavgränsning mot Hörbyvägen kommer behöva tas bort. Gång- och cykelvägen innebär även att nästan 20 träd behöver avverkas. Det är kommunen som är vägansvarig för byggandet av gång- och cykelvägen och breddningen av Hörbyvägen, det innebär att det även är kommunen som ansvarar för att marken återställs närmast den nya gång- och cykelvägen och/eller vid Hörbyvägen där den breddas för berörd fastighetsägare. Återställandet kommer att regleras genom samtal mellan kommunen och markägare innan vägbygget påbörjas. Tabellen redo-

visar **inte** den exakta arealen som behöver tas i anspråk från respektive fastighetsägare utan är en uppskattning för att ge en bild till de berörda om hur mycket mark som kan komma att anspråktas på grund av planläggningen. Den exakta markanspråket är det lantmäteriet som redovisar när det är dags att genomföra fastighetsregleringen. Fastighetsregleringen sker efter att planen fått laga kraft.

Kommunen ansöker om erforderliga fastighetsbildningsåtgärder hos Lantmäterimyndigheten för att överföra den mark som enligt detaljplanen ska utgöra allmän plats till kommunal ägo, förslagsvis till kommunens vägfastighet Höör 53:1.

Ledningsrätt och servitut
Den ledningsrätt som finns för starkström i Hörbyvägen berör inte av planläggningen eftersom marken där ledningarna finns fortsättningsvis kommer vara allmän plats med ändamålet gata.

Servituten som belastar Höör 62:16 och Fogdaröd 3:16 berörs av planläggningen och behöver vid den framtida förättningen ses över. Översyn är aktuell eftersom mark från Höör 62:16 och Fogdaröd 3:16 kommer överföras till den kommunala fastigheten och kommer således ändras i sin omfattning. Vägservitutet som berör fastigheterna Höör 13:82 och Höör 13:88 berörs inte av föreslagen planläggning.

Bedömning av miljöpåverkan

Vid lokaliseringen av den nya gång- och cykelvägen har stor vikt legat på att ta hänsyn till naturvärdena på platsen. Som ett led i det har en naturvärdesinventering gjorts och cykelvägens lokalisering har förändrats flertalet gånger för att minska påverkan på både Lerbäcken och de många stora träd som finns längst Hörbyvägen. Detta hänsynstagande leder till att Höörs kommun inte anser att ett genomförande av detaljplanen inte bedöms medföra någon betydande miljöpåverkan enligt 4 kap 34 § plan- och bygglagen eller 6 kap 11-18 §§ miljöbalken.

Markföroreningar
Inga kända markföroreningar finns inom planområdet.

Radon
Större delen av Höörs kommun ligger inom mark som är klassad som normalriskområdet.

Miljökvalitetsnormer för luft
Detaljplanen avser reglera redan befintlig väg samt en ny gång- och cykelväg. En gång- och cykelvägsförbindelse gynnar det hållbara resandet och kan bidra till att färre tar bilen eftersom det finns en trafiksäker gång- och cykelvägsförbindelse. Ingen negativ påverkan på miljökvalitetsnormerna för luft förväntas på grund av planens genomförande.

Miljökvalitetsnormer för vattenförekomster
Det kommer inte bli någon påverkan på Lerbäcken på grund av att kommunen har valt att inte bredda gaturummet vid det parti som Lerbäcken ligger intill. Lerbäcken rinner ut i Höörsån. Anläggningen av gång- och cykeltrafik utmed sträckan bedöms inte nämnvärt påverka miljökvalitetsnormen för vatten i Höörsån negativt. Höörsån har måttlig ekologisk status (2017).

Nio hållbarhetsperspektiv från översiktsplanen (ekosystemtjänster)

Höörs kommun har identifierat nio hållbarhetsperspektiv som är särskilt viktiga för att kunna beskriva konsekvenserna av ett genomförande. Dessa nio perspektiv är Höörs kommuns tolkning av hur nationell och regional syn på hållbar utveckling kan tillämpas i samhällsplanering på lokal nivå.

De ekonomiska aspekterna på hållbar utveckling bedöms på lång sikt bli positiva medan de på kort sikt bedöms blir negativa på grund av kostnader för de investeringar som planarbetet och planerade åtgärder kommer att innebära. På lång sikt väntas de ekonomiska konsekvenserna bli positiva genom att de bidra till en friskare befolkning, förbättrade förutsättningar och tillgänglighet för besöksnäringen och en mer attraktiv livsmiljö i kommunen som gynnar alla som rör sig utmed sträckan.

Befolkningstillväxt
Aspekten befolkningstillväxt kan förväntas påverkas positivt då området kring den aktuella sträckan och områden längre österut får bättre förutsättningar för att fungera som god livsmiljö. Det planerade utvecklingsområdet för bostäder vid Gyldenpris (finns utpekat i översiktsplanen) gynnas också av cykelvägen.

Integrerad kommun
Förutsättningarna för en integrerad kommun stärks på så vis att fler grupper ges möjlighet att själva ta kontroll över sitt resande.

Samspel och möten
Förslaget kan få positiva konsekvenser genom att fler människor vistas ute och blir synliga för andra och varandra.

Enkelt vardagsliv som främjar folkhälsa
Planen skulle främja framför allt de sociala aspekterna av hållbar utveckling genom att fler får möjlighet att till aktiv transport istället för att vara beroende av att ta bilen eller ha någon som skjutsar en.

Identitet
Den nya gatustrukturen (väg och GC-väg) återkopplar till den befintliga strukturen genom att fortsättningsvis ha en gata och GC-väg i samma utförande som dagens väg. Det vill säga att vägen går genom ett naturskönt stråk som kan upplevas i en lägre hastighet och på ett trafiksäkert sätt genom den föreslagna GC-vägen.

Miljöanpassat transportsystem
Vad gäller de miljömässiga aspekterna på hållbar utveckling så stärks ett miljöanpassat transportsystem genom att människor får möjlighet att välja det miljövänliga och hållbara trafikslaget cykel istället för att ta bilen.

I samband med de korsningspunkter som uppstår vid de anslutningsvägar och infarter som kommer att behöva korsas av den planerade cykelvägen är det viktigt att trafiksäkra lösningar skapas med god sikt för samtliga trafikanter.

Hänsyn till hav, sjöar och vattendrag
Stor hänsyn till hav, sjöar och vattendrag har tagits i planarbetet genom att Lerbäcken inte påverkas eftersom markområdet för både fordonstrafik och oskyddade trafikanter kommer samsas om den yta som finns mellan bäcken och privat fastighet. Vad gäller dammen har hänsyn tagits till dess läge men även till den vegetation som finns mellan Hörbyvägen och dammen.

Enligt en karttjänst som Länsstyrelsen i Skåne har visar det var det finns lågpunkter och som därmed kan komma att översvämmas. Enligt denna karttjänst bedöms inte planområdet bli översvämmat. Marken på fastigheten Höör 62:12 där Lerbäcken rinner och direkt norr om bäcken finns det ett parti som kan översvämmas, men detta ligger utanför planområdet.

Hushållning med mark- och vattenresurser
Förslaget för den nya GC-vägen är anpassad för att göra minsta möjliga påverkan på naturmiljön utmed Hörbyvägen, det medför att på delar av sträckningen nyttjas Hörbyvägen, vissa delar breddas Hörbyvägen och på några platser väljer kommunen att inte placera GC-vägen parallellt med Hörbyvägen eftersom det hade blivit för stora ingrepp i naturmiljön. Kommunen har utifrån rådande omständighet försökt ta så lite ny mark i anspråk för att möjliggöra en trafiksäker GC-väg.

Eftersom detaljplanens primära syfte är att bygga en trafiksäker GC-vägsförbindelse så innebär det att delar av kulturella ekosystemtjänster uppnås eftersom en tur utmed det nya stråket kan bidra till hälsan och ge sinnlig upplevelse. Det är även möjligt att sociala interationer kan uppstå utmed sträckan.

Stödjande ekosystemtjänster såsom biologisk mångfald kommer fortsättningsvis att finnas inom området genom att Lerbäcken och dammen finns kvar i deras befintliga lägen.

Skydd av natur-, kultur- och rekreationsvärden
Kommunen har beaktat natur-, kultur- och rekreationsvärden genom att se till att dragningen gör så

liten inverkan som möjligt på befintliga naturvärden. Höga naturvärden och stora träd med höga naturvärden eller potentiellt höga naturvärden på längre sikt som finns utmed vägen har undvikits i största möjliga mån. De fem större träden öster om Ekgatan/söder om Hörbyvägen i svängen vid Gyldenpris har beaktas i dragningen och hamnar inom naturmark och behöver inte fällas för den justering som ska göras på Hörbyvägen.

Sociala konsekvenser

Trygghet
Hörbyvägen är idag smal och utan vägren. Bilar kör i hög hastighet längs den krokiga och smala vägen. För oskyddade trafikanter skapar detta en stor otrygghet särskilt på morgonen och kvällen när det är mörkt och sikten är sämre. En separat gång- och cykelväg kommer betyda mycket för de oskyddade trafikanterna som har behov att röra sig längst vägen. Dagens situation med Hörbyvägens utformning bidrar sannolikt till att fler blir skjutsade till skola, aktivitetet m.m. Hade Hörbyvägen upplevts mer trygg att gå och cykla utmed hade möjligen fler tagit det transportsättet. Planläggningen för en gång- och cykelväg bedöms bidra till att denna otrygghet försvinner genom att stråket för de oskyddade är separerad och kommer vara belyst.

Mötesplatser
Hörbyvägen utformning idag möjliggör inga möten och spontana träffar. Genom anläggandet av gång- och cykelvägen kommer andelen oskyddade trafikanter att öka längst sträckan. Möjligheten för spontana möten längs gång- och cykelvägen ökar. Det finns däremot inga planer på att skapa några mötesplatser i form av sittplatser eller andra aktiviteter.

Barnkonventionen
Den 1 januari 2020 blev barnkonventionen lag i Sverige. Den kräver att politiker prioriterar barns rättigheter i praktiken. Barnkonventionen manar oss att lyssna på barn och unga som utgör en femtedel av befolkningen, men de saknar rösträtt och forum där de kan framföra sina åsikter. Enligt artikel 12 i FN:s konvention om barnets rättigheter, även kallad barnrättskonventionen eller barnkonventionen, har varje barn rätt till delaktighet och inflytande i alla frågor som rör barnet. Genom att ratificera barnkonventionen har Sverige förbundit sig att följa den. FN:s konvention om barnets rättigheter, artikel 12.1 ”Konventionsstaterna skall tillförsäkra det barn som är i stånd att bilda egna åsikter rätten att fritt uttrycka dessa i alla frågor som rör barnet, varvid barnets åsikter skall tillmätas betydelse i förhållande till barnets ålder och mognad.” Källa: FN:s konvention om barnets rättigheter, på Regeringens webbplats.

I dagläget är platsen utmed Hörbyvägen en otrygg plats eftersom det inte finns någon tydlig zon utmed vägen där de oskyddade trafikanterna kan färdas tryggt. Det leder till att det sannolikt är få barn som nyttjar platsen idag. Genom planläggningen ökar barnens möjlighet till att röra sig säkert längst vägen. En väg är inte en plats som barn ska vistas vid för lek utan det är ett utrymme för att transportera sig från A till B, så även om planen möjliggör en trafiksäker miljö för de oskyddade trafikanterna så är det inte en plats som nyttjas för lek eller som man upphåller sig vid en längre stund.

Genom att planlägga marken för en trafiksäker GC-väg öppnas platsen upp vilket bidrar till att barn och unga kan använda platsen jämfört med dagens situation. De barn som berörs av planförslaget är de barn som kommer att bo inom området eller ha vänner inom området och som därmed kommer transportera sig utmed Hörbyvägen.

Nollalternativ

Nollalternativet innebär att det inte byggs någon gång- och cykelväg längst Hörbyvägen. Hörbyvägen kommer fortsätta att vara en otrygg plats för oskyddade trafikanter. Det kommer inte skapas förutsättningar för fler att gå och cykla till Höörs tätort.

Förutsättningar

Bakgrund

Cykelplanen pekar på vikten av att ”Cykelnätet ska vara heltäckande, bekvämt, funktionellt, kontinuerligt, gent och ha en god ytstandard. Hastighetssäkrade passager i plan och attraktiva planskildheter ger hög trafiksäkerhet. Genom bra belysning, beskärning av växtlighet och att cykelvägar läggs nära bebyggelse skapas trygga förhållanden.”

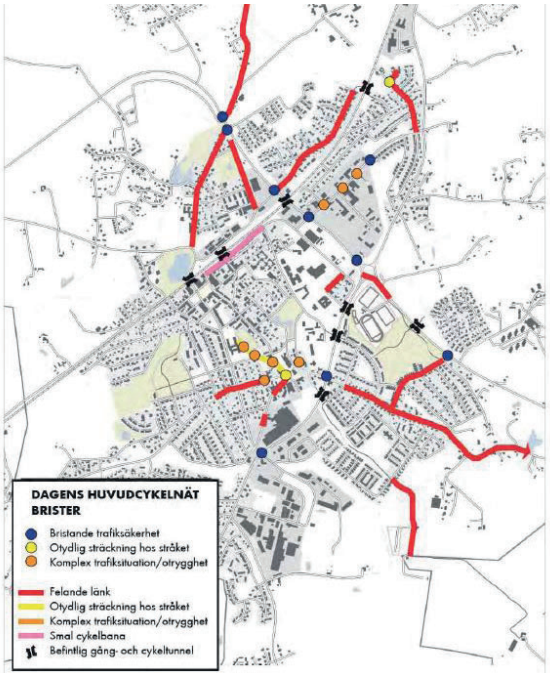
Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan
Översiktsplanen för Höör 2018, anger vikten av att Höör ska utvecklas och bli en attraktiv cykelkommun. Utbyggnad av infrastruktur för gång- och cykeltrafik är en viktig del i att främja detta trafikslag.

En cykelväg längstmed Hörbyvägen anges i Översiktsplanen (ÖP:n) som framtida cykelförbindelse. Projektet nämns inte mer specifikt men anses överstämma med gällande översiktsplan för 2018. En utbyggnad av ett gång- och cykelnät utmed Hörbyvägen medför även att utbyggnadsområdet för bostäder (i ÖP:n kallad Gyldenpris) gynnas genom att gång- och cykelvägen ger förutsättningar för att minska bilberoendet.

I översiktsplanen står det gällande Lerbäcken:
De strategiskt viktiga åar och bäckar som pekas ut i markanvändningskartan ska vara den prioriterade markanvändningen utmed de sträckor där de finns illustrerade.

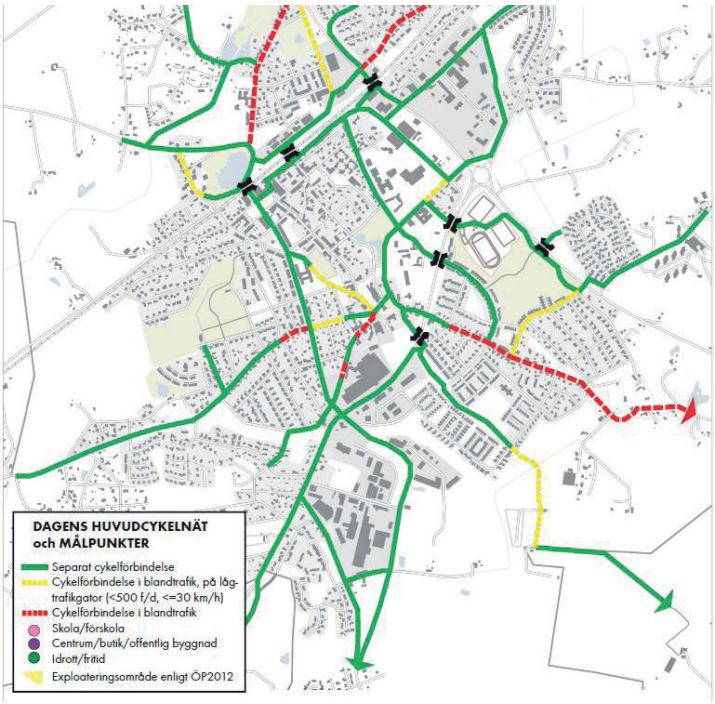
- Vattenkvaliteten i sjöar och vattendrag ska successivt förbättras.
- Förutsättningar för fiske ska stärkas i hela kommunen.
- Området närmast vattendragen ska utvecklas för att stärka naturvärden och rekreation samt mildra effekterna av översvämningar.
- Vattendragen ska ha god vattenstatus samt fungera väl som habitat och för klimatanpassning och utjämning av flöden.



Figur 12. Bild hämtad från cykelplanen som visar att Hörbyvägen är en ”felande länk”.

Cykelplan
Kommunen har en cykelplan som antogs 2013 som en del i kommunens trafikplan från 2012. Enligt cykelplanen är sträckan utmed Hörbyvägen utpekad som cykeltrafik i blandtrafik. Behov finns att skapa en cykelväg där cykeltrafiken är separat från biltrafiken.

Cykelplanen pekar på att kontinuitet och hög trafiksäkerhet är viktiga faktorer för att skapa bra cykelförhållanden. I analysen av brister i huvudcykelnätet pekas sträckan ut som en felande länk.



Figur 13. Bild från cykelplanen som redogör att Hörbyvägens cykelförbindelse sker i blandtrafik.

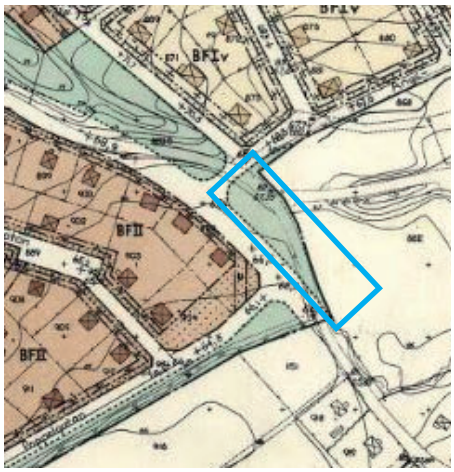
Cykelplanen pekar vidare på vikten av att definiera ett huvudnät för cykeltrafiken. Genom att peka ut och definiera ett cykelnät blir det enklare att prioritera var åtgärder bör genomföras och att identifiera var det saknas länkar. Cykelnätet kan lyftas internt på kommunen och gentemot medborgarna och statliga verk etc. Enligt cykelplanen ska cykelnätet byggas upp av ett huvudnät som förbinder olika delar av orten samt ett kompletterande lokalnät som ger tillgänglighet till målpunkter och bostadsområden. Den aktuella sträckan utmed Hörbyvägen pekas ut som en del av huvudcykelnätet i Höörs tätort.

Cykelplanen föreslår åtgärder i stora delar av cykelnätet i Höör. Enligt den prioriteringsordning som pekas ut i planen för åtgärdande av cykelnätet har den aktuella sträckan Prioritet 1. Prioritet 1 är högsta prioritet enligt planen och innebär ”åtgärder där den verkliga hastigheten är över 40 km/h och många personer berörs. Alternativt åtgärder där många har skadats.”

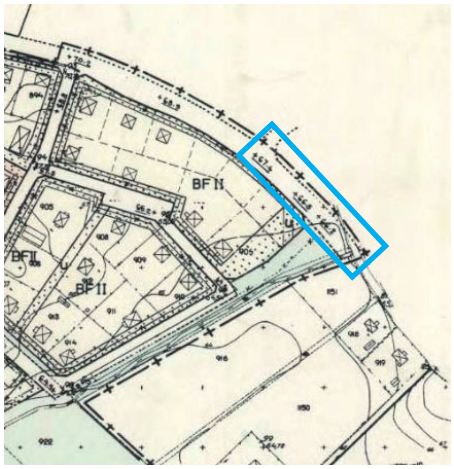
I cykelplanen benämns sträckan som C41a, alltså Hörbyvägen på sträckan mellan Ängsgatan och Sövrödsvägen.

Detaljplan
Den del av sträckan som ligger längst i väst omfattas av detaljplan, ”Förslag till ändring och utvidgning av stadsplan för sydöstra delen av Höörs köping” (12-HÖK-573) från 1957 och marken som berörs av aktuell detaljplan är reglerad som park, plantering. Den andra planen som berörs av aktuell planläggning är ”Förslag till ändring och utvidgning av stadsplan för södra delen av Höörs köping” (12-HÖK-640) från 1967 och berörd mark regleras som gata. Fastigheten Höör 62:12 berörs av en avstyckningsplan (12-HÖÖ-825) från 1945.

Figur 14. Utsnitt från 12-HÖÖ-825 från 1945. Aktuellt planarbete berör den del som är markerad med en blå ruta.



Figur 15. Utsnitt från 12-HÖK-573 från 1957. Aktuellt planarbete berör den del som är markerad med en blå ruta.



Figur 16. Utsnitt från 12-HÖK-640 från 1967. Aktuellt planarbete berör den del som är markerad med en blå ruta.

Riksintressen
Planområdet påverkar inga riksintressen.

Kommunala beslut
Kommunstyrelsen beslutade 2018-02-13, §26, att ge planbesked för planläggningen av en gång- och cykelväg längst Hörbyvägen mellan Ängsvägen och Sövrödsvägen.

Befintlig bebyggelse

Bebyggelse på planområdet
Det finns ingen bebyggelse inom planområdet.

Intilliggande bebyggelse
Nitton bebyggda fastighet angränsar till det aktuella planområdet och befintligt bebyggelse karakteriseras av stora fastigheter med mycket naturlig grönska och lövträd. Byggnaderna varierar i storlek och utformning. Utfarter och privat tomtavgränsning i form av murar och stängsel är vanligt förekommande utmed Hörbyvägen.

Intilliggande verksamheter
Blomqvist bil- och däckservice ligger söder om Hörbyvägen i den västra delen av planområdet.

I den östra delen av planområdet öppnar landskapet upp sig.

Natur

Mark och vegetation
Marken vid planområdet är tidvis kuperad vid vägbanan och området kring vägen är uppväxt med stora ädellövträd och buskvegetation. Lerbäcken rinner längstmed Hörbyvägen längst i västra delen av planområdet. En damm ligger enbart några meter från körbanan åt norr i den mellersta delen av planområdet. Längst åt öst öppnar landskapet upp sig till hagmark/betesmark.

Värdefulla träd
Längst Hörbyvägen finns flertalet stora värdefulla träd som det är av vikt att hålla respektavstånd till för att dessa ska kunna leva kvar många år efter att gång- och cykelvägen byggts. De flesta av de värdefulla träden är ekar men det finns även stora träd av bok, asp och al. Vissa av träden har efter inventering skador på sig men ingen direkt risk för fallande grenar. En del av de stora träden har omfattande skador och kan innebära skador för allmänheten. Dessa kan man skapa högstubbar för att bevara det biologiska mångfaldet som ofta finns inne i gamla träd.

Groddjur
Bredvid Hörbyvägen ligger idag en damm. Dammen är hem för flertalet olika arter av grodor, paddor samt salamandrar. Alla orkidéer, groddjur, kräldjur, fladdermöss och vilda fåglar är fridlysta och skyddas genom artskyddsförordningen. Syftet med fridlysning är att skydda en växt- eller djurart som riskerar att försvinna eller utsättas för plundring. De fridlysta arterna säkras genom artskyddsförordningen. Enligt artskyddsförordningen står det att det är förbjudet att döda, skada, fånga eller på annat sätt samla in exemplar, och ta bort eller skada ägg, rom, larver eller bon till vilt levande kräldjur, groddjur och ryggradslösa djur. Under våren vandrar dessa från sin vintervila över Hörbyvägen. Många blir överkörda under processen. Majoriteten av groddjuren klarar ändå överfarten.

Det har tagits fram en naturvärdesinventering (mer ingående om inventeringens innehåll finns under rubriken Naturvärdesinventering) och i den kan man läsa bland annat att ” *i syfte att minska påverkan från biltrafiken har kommunen lagt ett förslag om en grodtunnel under vägen vid utloppsdiket från dammen norr om vägen. Diket rinner söderut under vägen och vidare ner mot Höörsån. Kommunens första skiss på grodtunnel är utformad som en tunnel under vägen vid den nuvarande dikestrumman med kortare fångstarmar på södra sidan av vägen. Detta förslag kommer förmodligen inte att stoppa mer än några enstaka djur, vilka lätt tar sig runt barriären och stoppar dessutom inte djur som kommer norrifrån. En effektiv anordning måste ha längre barriär på båda sidor om vägen, som leder in djuren i tunneln, vilket då kräver barriär även inne på tomterna med tillhörande infartsvägar på södra sidan av vägen. Men inte ens detta förhindrar överkörda djur helt och hållet eftersom inte alla djur vandrar över på samma ställe. Hur långa barriärerna är blir avgörande för hur stor andel av vandrande groddjur som fångas in. Ett alternativ till en tunnel skulle kunna vara en barriär endast på norra sidan av den planerade cykelvägen invid dammen, men utan tunnel. Den skulle anläggas i samband med cykelvägen och i kanten av denna, i form av en 0,5 m hög mur med vinklar i ytterändarna som försvårar djuren att runda muren. Barriären skulle stoppa många djur från att vandra ut på vägen söderut men tillåta djur söderifrån att ta sig över muren norrut. Detta stoppar inte en del djur från att bli överkörda men är en mycket billigare lösning än en total grodtunnel med långa barriärer på båda sidor om vägen. En sådan anordning skulle kunna kombineras med aktivt insamlande av vandrande djur på vägen under vissa kritiska nätter under en femårsperiod, vilka sedan släpptes ut på norra sidan barriären, ner i dammen. Insamlingen skulle kunna göras av lokalboende. Tanken*

är då att alltfler djur med tiden skulle tvingas stanna kvar norr om vägen. Det är de vuxna djuren som enligt sin instinkt vandrar sin vanliga väg genom terrängen under säsongen, den de vant sig vid. Årsungar som första gången lämnar dammen har inte lärt sig terrängen ännu och vandrar mer planlöst. Om dessa årsungar varje år blir tvungna att stanna norr om vägen så kommer de förmodligen inte känna instinkten att vandra ut på vägen i vuxen ålder. Dammen och skogen norr om vägen måste idag betraktas som en optimal miljö för de arter som förekommer i området. Den uppförda barriären bör sträcka sig fram till infartsvägen till Dalen [Fogdaröd 7:6] i väster med en vinkel i slutet som försvårar djur från att runda barriären. Åt öster bör barriären följa cykelvägen ända bort till nästa infartsväg. Eftersom många grodor har observerats vandra även inne på infartsvägen till Dalen är det svårt att veta hur effektiv den föreslagna barriären skulle vara att hindra djur från att runda ändarna. Tanken är ändå att djur som kommit in på fel sida ska kunna ta sig över muren norrut igen.

Ett sista – och förmodligen bästa – alternativ skulle vara att sätta upp permanenta varningsskyltar ("grodskyltar") i ändarna av sträckan, och i kombination med sänkt hastighet till 20 km/h under den kritiska perioden mars–maj. Skyltarna skulle varna för passerande grodor och troligen minska dödligheten betydligt. Om temporära farthinder skulle ingå i lösningen får diskuteras.."

Rekreation
Hörbyvägen används mest som transportsträcka för boende utmed vägen för att nå tätorten. En del av genomfartstrafiken kommer också från Sätofta hed, Sövröd samt Ljungstorp.

Grönstruktur
Ett par områden som tangerar planområdet är utpekade i kommunens grönstruktursprogram från 2007. Området norr om vägen benämns som Dalen Fogdaröd enligt grönstrukturprogrammet och klassas som naturvärdesklass 2 på en fyragradig skala enligt den inventering som gjordes 2004, området beskrivs som en gles ädellövskog samt en damm. Sedan inventeringen 2004 har en damm

skapats på fastigheten, träd har fällts för att skapa dammen som har blivit en viktig reproduktionsplats för paddor och grodor.

Gyldenprisområdet söder om den aktuella sträckan bedöms som naturvärdesklass 1. Består av ganska gles skog, tidigare hagmark, på en höjdrygg där trädskiktet består av ek medan buskskiktet domineras av hassel. Grova träd och död ved bidrar till naturvärdena. Området används sannolikt av närboende för promenader och lek. Stigar och vägar knyter ihop området med Ekekull och andra områden söderut.

En av vägledningspunkterna för grönområden i översiktsplanen är att planeringen ska ha träden som utgångspunkt vilket innebär att kommunen vill undvika att ta ner eller skada träd.

Blåstruktur
Lerbäcken rinner längst med Hörbyvägen en bit i den västra delen vid tätortens slut innan den viker av under Hörbyvägen i en kulvert. Lerbäcken är utpekad i kommunens översiktsplan 2018 som en av ”de strategiskt viktiga åar och bäckar”. Området närmast vattendragen ska utvecklas för att stärka naturvärden och rekreation samt mildra effekterna av översvämningar. Vattendragen ska ha god vattenstatus samt fungera väl som habitat och för klimatanpassning och utjämning av flöden.

Det finns även en damm på fastigheten Fogdaröd 7:6 (”Dalen”) som anlades mellan 2005-2007.Enligt naturvärdesinventeringen är dammen antaligen en lekmiljö för bland annat vanlig padda, vanlig groda åkergroda, mindre vattensalamander och större vattensalamander.

Strandskydd
Dåvarande länsstyrelsen i Malmöhus län beslutade 1996 om strandskyddsavgränsning för hela länet, vilket innebar att flertalet små vattendrag och andra småvatten inte längre omfattades av strandskydd. För dammar som är anlagda senare anger Länsstyrelsen Skåne (TVL-info 2015:3):
”Så länge ett nyanlagt vatten inte undantagits från strandskyddet, genom länsstyrelsens beslut, gäller det generella strandskyddet.”

Länsstyrelsen Skåne menar alltså att de dammar som har anlagts efter 1996 omfattas av det generella strandskyddet. Detta förhållningssätt är dock ifrågasatt. SKL:s förbundsjurist menar att avgränsningsbeslutet från 1996 kan förstås som ett ”gynnande förvaltningsbeslut” vilket skulle innebära att de lättnader som då meddelades i form av nya avgränsningar ska vara gällande till dess att nya beslut fattas. Det generella strandskyddet skulle då vara överspelat.

Höje å vattenråd har genomfört en enkät till landets olika länsstyrelser. Slutsatsen blev att det finns fler länsstyrelser som gör en liknande bedömning som länsstyrelsen i Skåne, men det finns också länsstyrelser som utgår från de vatten som fanns 1975, när det generella strandskyddet infördes. Höörs kommun känner till att även Länsstyrelsen Skåne ser problem med generellt strandskydd vid nyanlagda småvatten, eftersom det hämmar anläggandet av vattenvårdsprojekt i jordbrukslandskapet. Stora våtmarksprojekt där många markägare är inblandade riskerar att inte kunna genomföras framöver eftersom risken är stor att någon markägare motsätter sig att få strandskyddade områden på sin mark. Detta framgår av brev från länsstyrelsen till naturvårdsverket i januari 2018. Länsstyrelsen Skåne efterfrågade genom brevet ett förtydligande av lagtexten.

Mot denna bakgrund konstaterar Höörs kommun att det finns ett glapp mellan olika perspektiv och en gråzon i fråga om VAR strandskyddet faktiskt gäller. Otydligheten kring var strandskyddet gäller hämmar utvecklingen i kommunen. Både bebyggelseutveckling och naturvårdsarbete drabbas. Otydligheten är också ett demokratiskt problem eftersom den underminerar förståelsen för strandskyddsreglerna och tilliten till det offentliga.

Med utgångspunkt i resultatet av Höje å vattenråds enkätundersökning ifrågasätter Höörs kommun att det generella strandskyddet gäller vid nyanlagda dammar. Kommunens utgångspunkt för planarbetet utmed Hörbyvägen är alltså att där inte finns något strandskydd att ta hänsyn till. Länsstyrelsens respons på denna utgångspunkt blir avgörande för att kommunerna ska ha korrekta förutsättningar för det fortsatta planarbetet.

Lerbäcken omfattas inte av något strandskydd då Lerbäcken undantogs från strandskyddet vid Länsstyrelsens beslut 1996.

Geotekniska förhållanden
Enligt SGU:s (Sveriges geologiska undersökning) hemsida framgår det att planområdets jordart huvudsakligen är isälvssediment (isälvar bildades när inlandsisen smälte och isälvarna tog med sig löst material såsom stenar, grus, sand m.m. och när isälven avstannade sjönk detta material till botten och avsattes som isälvssediment). Planområdet är enligt SGU ett grundvattenmagasin (stora delar av Höörs centrum är utpekat som område med grundvattenmagasin).

Biotopskydd
Detaljplaneområdet berörs inte av något biotopskydd. De stenmurar som finns inom området gränsar inte till jordbruksmark och omfattas därför inte av biotopskydd enligt lag.

Utmed Hörbyvägen förekommer flera gamla träd som faller under definitionen för skyddsvärda träd. ”Särskilt skyddsvärda träd” är träd äldre än 200 år eller en brösthöjdsdiameter på över en meter. Sådana träd kräver samråd med länsstyrelsen om de ska avverkas (Naturvårdsverket 2016). Endast ett träd i området (det som finns i anslutning till hagmarken i planområdets östra del) bedöms vara äldre än 200 år. Två träd (som finns i kurvan mot fastigheten Höör 13:10) är över en meter i diameter.

Naturvärdesinventering

Ekologigruppen AB gjorde en naturvärdesinveteringen (NVI:en) och en bedömning om den föreslagna placeringen av gång- och cykelbanan under hösten 2019 med rapport daterad 2019-11-25. Inventeringen skulle enligt uppdrag även utreda eventuella möjliga skyddsåtgärder för groddjur och kartlägga eventuella biotopskydd samt ange lämpliga kompensationsåtgärder för det intrång på naturvärdet som ett angörande av en gång- och cykelväg skulle innebära.

I NVI:en finns beskrivningar och avgränsningar av så kallade naturvärdesobjekt. För den aktuella inventeringen har det pekats ut nio olika naturvärdesobjekt. För mer ingående information om de olika objekten hänvisas till NVI som finns bifogad planhandlingarna. Det ska klargöras att NVI:en har utgått från ett äldre förslag på draging av ny GC-väg. Föreslagen plan har anpassats utifrån vad NVI:en kommit fram till.

Sammanfattningen av NVI:en är att det finns två objekt med höga värden, fyra objekt med påtagliga värden och tre objekt med visst värde (se figur 17). Objekt med högsta naturvärde finns inte i området. Skogsbeståndet på fastigheten Fogdaröd 7:6 har höga värden, där äldre träd i en gammal hagmark förekommer med flera rödlistade arter. Likaså har ett jätteträd längst i öster klassats som ett eget objekt med högt naturvärde på grund av sin höga ålder.

Figur 17. Karta över naturvärdesobjekt från naturvärdesinventeringen.

Figur 18. Karta över naturvårdsarter och skyddsvärda träd från naturvärdesinventeringen.

Inga biotopskydd berörs av den planerade dragningen, men det äldre jätte-trädet kräver samråd med länsstyrelsen om ingrepp riskerar att påverka dess vitalitet, något som befintlig dragning bedöms göra.

En grodtunnel för att minska mortaliteten av groddjur på vägen bedöms inte vara kostnadseffektiv. Ett effektivt skydd i form av långa barriärer på norra sidan vägen bedöms dyra. Ett lämpligare alternativ bedöms vara att sätta upp varningsskyltar (”grodskyltar”) och begränsa hastigheten under känsliga perioder på våren.

De ekologiska konsekvenserna vid planerad dragning blir negativa, framförallt genom intrånget på ädellövskogen på fastigheten Fogdaröd 7:6. Anpassningar bör göras för att förhindra att jätte-eken i öster inte skadas i rotsystemet.

Kultur

Arkeologi

Enligt Riksantikvarieämbetet finns det en fossil åker av typen röjningsröseområde samt ett minnesmärke inom planområdet som är registrerade som fornlämningar. Minnesmärket är en gränssten som markerade gränsen för Höörs köping. Fossil åkern är ett röjningsröseområde bestående av ett par hundra röjningsrösen.

Figur 19. Karta som visar var registrerade fornlämningar finns i anslutning till Hörbyvägen. Den mindre bilden visar hela området för fornåkern. (Källa Riksantikvarieämbetet)

Flertalet av dessa rösen är runda och övermossade eller övertorvade. Det är delvis glesare i södra delen av fornlämningsområdet.

Trafik

Gator och trafik
Till Hörbyvägens sträckning för det aktuella planområdet finns det ett antal anslutande lokalgator, mindre vägar och utfarter. Planområdets västra gräns utgörs av Ängsgatan och Sövrödsvägen är den östra gränsen för planområdet. Cirka 200 meter öster om Ängsgatan ansluter Ekgatan till Hörbyvägen. Utmed hela sträckningen finns det flertalet utfarter och anslutande vägar som går till enskilda fastigheter. Det finns 16 stycken anslutningar mot Hörbyvägen för det aktuella planområdet.

Hörbyvägen har vid den aktuella sträckningen huvudsakligen karaktären av en slingrig landsväg. Vägen är tidvis väldigt smal och har liten eller ingen vägren. Den skyltade hastigheten är 40 km/h. Trafikmätningarna från 2018 visar en dygnstrafik på 334 fordonsrörelser per dygn, 8.1% av trafiken är tung trafik och medelhastigheten enligt mätningarna är 44 km/h.

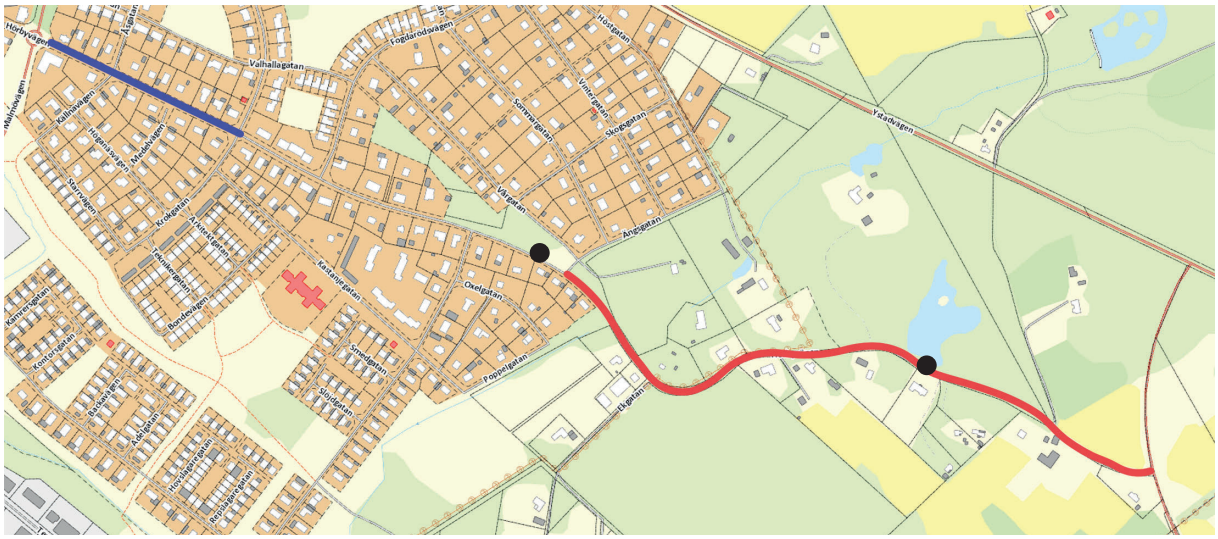
Hörbyvägen är som bredast i den västra delen av planområdet, där är vägbredden cirka 7 meter. Vid anslutningen mot Ekgatan är vägbredden cirka 6 meter. Sedan varierar gatubredden mellan 5-6,5 meter fram till korsningspunkten med Sövrödsvägen. Strax innan korsningen ligger vägbredden på mellan 6-7 meter.

Trafikutredning
Det har tagits fram en trafikutredning vars syfte är att utvärdera föreslagen utformning av Hörbyvägen ur ett trafikperspektiv samt föreslå alternativa utformningslösningar vid utvalda delar av sträckan utifrån framtagna underlag.

Utredningen syftar till att visa på alternativa lösningar utan att förorda någon viss utformning. Den framtagna detaljplanen har tagit till sig av trafikutredningens information och värderat och vägt olika faktorer för att komma fram till den lösning som nu är framtagen. För att se utredningens utformningslösningar hänvisas läsaren till tillhörande utredning.

Gång- och cykeltrafik
Befintlig gång- och cykelväg längst med Hörbyvägen går från väg 23 och slutar vid korsningen Hörbyvägen och Krokgatan.

Sövrödsvägen
Sövrödsvägen är en statlig väg och utgör planområdets östra gräns. Sövrödsvägen inrymmer inte någon avskild gång- och cykelbana, utan här råder blandtrafik. Sövrödsvägen hade en årsdygnstrafik på 430 fordon 2011.



Figur 20. Blå linje visar befintlig gång- och cykelväg på Hörbyvägen och röd linje visar planområdet.

Kollektivtrafik
Utmed Hörbyvägen går det en ringbuss (445) mellan Höör station och Ljungstorp. Buss 445 mot Orup stannar vid en plats inom planområdet (Sövröd), hållplatsen finns i anslutning till dammen (se svarta prickar på figur 20). Sedan finns det en hållplats vid Ängsgatan och en vid korsningen Sövrödsvägen/Fädriftsvägen i riktning mot Ljungstorp.

Buller
Planområdet har ingen känd bullerproblematik. Antalet fordon längst Hörbyvägen är låga och utgör inga påtagliga bullerstörningar.

Risk
Vägsträckan utgör en potentiell fara för de oskyddade trafikanterna, speciellt under dygnets mörka timmar.

Teknisk försörjning

Vatten och spillvatten
Bebyggelsen fram till Lerbäcken är ansluten till kommunens vatten- och spillvattenssystem. Bebyggelsen vidare österut är inte kommunalt anslutna.

Dagvatten
Avledning av dagvatten utanför detaljplanelagt område räknas som markavvattning enligt 11 kap. 2§ miljöbalken. Tillstånd för markavvattning prövas normalt av Länsstyrelsen enligt 11 kap. 9b § miljöbalken.

El- tele, värme och data
Befintliga ledningar som finns i Hörbyvägen kommer i möjligaste mån lämnas opåverkade. Skulle någon ledning påverkas kommer detta bekostas av Höörs kommun som anlägger gång- och cykelvägen.

Genomförande

Ansvarsfördelning

Hörbyvägen och dess nya gång- och cykelväg har kommunalt huvudmannaskap. Den nya marken som krävs för gång- och cykelvägen kommer att betalas av kommunen samt överföras till kommunens fastighet. Ansvaret för att kompensera fastighetsägare med uppförande av nya murar och stängsel tillfaller kommunen.

Kostnadsansvaret för samtliga byggnationer och anläggningsarbeten för Hörbyvägen och den nya gång- och cykelvägen samt eventuella flyttningar av underjordiska ledningar åligger Höörs kommun.

Gatumarken ska ingå i det kommunala verksamhetsområdet för dagvatten, vilket medför att det kommer behöva anläggas diken för detta.

Kraftringen Nät AB ansvarar för elförsörjningen inom planområdet.

Om det vid markarbeten påträffas under mark dold fornlämning ska arbetena avbrytas och länsstyrelsens kulturmiljöenhet omedelbart kontaktas, i enlighet med 2 kap 10 § kulturminneslagen.

Eventuell fastighetsbildning inom planområdet beställs av Höörs kommun.

Huvudmannaskap

Det är kommunalt huvudmannaskap för den allmänna platsmarken, GATA och GCVÄG, som finns inom planområdet. Det innebär att kommunen ansvarar för drift/skötsel och utbyggnad av gator samt dagvattenhanteringen m.m. inom de områdena inom planområdet. Bestämmelsen $GATA_1$ är det enskilt huvudmannskap på eftersom detta är en anslutningsväg till enskilda fastighetsägare. Det innebär att fastighetsägaren till anslutningen mot Hörbyvägen fortsättningsvis kommer ansvara för anslutningsvägen.

Fastighetskonsekvensbeskrivning

Fastighetsbildning
Kommunen ansöker hos Lantmäteriet om fastighetsbildning. Den mark som pekas ut som allmän platsmark kommer kommunen att vara huvudman för och de markområdena kommer överföras till fastigheten Höör 53:1.

Planarbetet med Hörbyvägen och den nya gång- och cykelvägen medför att 12 fastighetsägare berörs genom att mark tas i anspråk. Det är kommunen som är vägansvarig för byggandet av gång- och cykelvägen och breddningen av Hörbyvägen, det innebär att det även är kommunen som ansvarar för att marken återställs närmast den nya gång- och cykelvägen och/eller vid Hörbyvägen där den breddas för berörd fastighetsägare. Återställandet kommer att regleras genom samtal mellan kommunen och markägare innan vägbygget påbörjas. Den exakta markanspråket är det lantmäteriet som redovisar när det är dags att genomföra fastighetsregleringen. Fastighetsregleringen sker efter att planen fått laga kraft.

Samfälligheten Höör S:5 som utgör halva Hörbyvägen och fastigheten Höör 53:1 som är den resterande delen av Hörbyvägen inom planen, dessa kommer sammanslås, vilket innebär att samfälligheten kommer utgå.

Ledningsrätt och servitut
I dag finns det ledningsrätt för starkström (hög och lågspänning, 1267-1322.1 och 1267-1322.2) i Hörbyvägen fram till fastighetsgränsen för Höör S:5.

I anslutning till Hörbyvägen finns idag tre servitut för ändamålet väg, det vill säga det finns servitut på en fastighet för att en annan fastighet ska kunna nå sin fastiget. Servituten belastar fastigheterna Fogdaröd 3:16, Höör 62:16 och fastigheterna Höör 13:82 samt Höör 13:88.

Ekonomiska frågor

Driftkostnad för det kommunala huvudansvaret
Detaljplanen medför att mark har avsatts för allmänt ändamål vilket medför underhållskostnader för kommunens gatu- och parkenhet för att drifta vägar och naturområden. Kommunens gatu- och parkenhet har tagit fram en modell för automatisk ramförstärkning för tillkommande markområden för allmänt ändamål. Modellen är enkel och bygger på en schabloniserad m^2-ersättning. Modellens m^2-priser baseras på de faktiska kostnader som gatu- och parkenheten har för att drifta gatu- resp parkmark idag.

Beräknad driftkostnad för den aktuella detaljplanens gata och naturområde medför att den totala schablonkostnaden för området är cirka 165 000 kr.

Ovan nämnda schablonkostnad är utifrån 2018 års m^2-priser, det innebär att områdets kostnader kan komma att förändras med tiden.

Övriga kostnader
Lantmäterikostnader i samband med fastighetsbildning och fastighetsreglering bekostas av Höörs kommun.

Administrativa frågor

Genomförandetiden för planen är 10 år från det att planen vunnit laga kraft.

Medverkande tjänstemän

Vid framtagande av planförslaget har Rolf Carlsson, samhällsbyggnadschef, Johan Lavesson, Trafikingenjör, Jesper Sundbärg, Plan, bygg och projektchef, Mette Dymling, planarkitekt och Yvonne Hagström, planarkitekt från Höörs kommun medverkat.

Rolf Carlsson
Samhällsbyggnadschef

Yvonne Hagström
Planarkitekt