

Planprogram för Råven 1 m. fl. fastigheter i Höör, Skåne län (Västra Stationsområdet)

Godkänt av kommunstyrelsen i Höörs kommun 2017-04-03



Stationsområdet ska utvecklas till ett attraktivt, hållbart och levande stationsnära bostadsområde med god kontakt till natur och stort inslag av grönska. Kopplingen till Höörs vision, med inriktning att vara mötesplats i regionen och ta tillvara naturens möjligheter är viktig vid utformningen av området. Avsikten är att tillsammans med intilliggande fastigheter och markområden förnya och utveckla området så att det blir tilltalande och en länk mellan centrum och Höör Väster.

1 | Inledning

Syfte

Syftet med planprogrammet är att visa hur Höörs kommun vill ta tillvara det centrala och stationsnära läget och utveckla området till en levande och integrerad småstadsmiljö. Planprogrammet anger mål och utgångspunkter inför en detaljplan för:

- Nya flerbostadshus
- Ny användning av magasin
- Ett nytt torg/mötesplats som länkar samman Västra Höör med järnvägsstationen och resten av småstaden Höör
- Stråk för den oskyddade trafikanten, vägar för nyttotrafik (räddningsfordon, sopbilar) och hur övrig trafik ska röra sig för att nå det nya bostadsområdet
- Säkerställande av "Ravinen" för närrekreation.

Möjligheten för uppförande av carports och förråd provas även i planen för en befintlig villasamfällighet.

Bakgrund till planprogrammet

Under 2012 genomförde Höörs kommun ett idéuppdrag för Västra Stationsområdet, f.d. Bygglandområdet, och lät fyra arkitektkontor visa hur området kan omvandlas till ett attraktivt bostadsområde med inslag av service, kontor och verksamheter. Idéuppdraget resulterade i fyra olika förslag som vart och ett gav intressanta idéer:

- Fojab med Trivector; Bland Lodjur och Latte
- Kanozii med Ramböll & CEC; Bangårdshusen
- QPG; Idéuppdrag Stationsområdet
- White; Walk on the wild side

Förslagen sammanställdes och utvärderades mot varandra. Under våren 2014 genomfördes sedan en strategisk workshop om vad Västra Stationsområdet kan ge Höör och om hur utvecklingen av området kommer att påverka Höör. Vid workshopen deltog politiker och tjänstemän från kommunstyrelsen, barn- och utbildningsnämnd, socialnämnd, kultur- och fritidsnämnd, teknisk nämnd, miljö- och byggnadsnämnd samt det allmännyttiga bostadsbolaget.

De fyra förslagen från idéuppdraget och workshopen har legat till grund för samråd om "Utvecklingsplan för Västra Stationsområdet". De övergripande slutsatserna efter samrådet kommer att integreras i ny översiktsplan för Höörs kommun. Detta planprogram består av de mer detaljerade slutsatserna efter samråd om utvecklingsplan.

Efter samrådet om utvecklingsplanen har en miljöteknisk markundersökning genomförts och ett nytt avsnitt om trygghet och säkerhet infogats i beskrivningen av områdets förutsättningar.

Övergripande ställningstaganden

Kommunfullmäktige i Höör antog 2015 "Vision 2025" med inriktingsmål för mandatperioden. Ett av inriktingsmålen är *God livsmiljö och boende för alla*. Det handlar om att arbeta för ett mer varierat bostadsbestånd och mer varierande boendeformer, att åstadkomma tillgängliga och enkla färd sätt, att bejaka lösningar i planering och byggande, att skapa välkomnande och trygga miljöer mm.

Området vid Höörs station är en av de platser i kommunen som har bäst tillgänglighet till enkla

färd sätt, med god tillgänglighet både norrut och söderut i regionen. Området ger goda möjligheter att skapa attraktiva bostäder som kompletterar Höör som bostadsort.

Målet om God livsmiljö och boende för alla har utvecklats vidare i Bostadsförsörjningsprogram för Höörs kommun, antaget 2015. *Attraktiva bostadsmiljöer med utgångspunkt i lokala förutsättningar och god kollektivtrafik* är ett av fokusområdena i programmet och kommunen har tagit ställning för att både utveckla befintliga miljöer och att bygga nytt i goda pendlingslägen. Utvecklingen av Västra Stationsområdet kan bli en viktig pusselbit i det arbetet vilket är ett annat fokusområde i bostadsförsörjningsprogrammet.

I Översiktsplan 2002 för Höörs kommun ingår planområdet i utbyggnadsområdet Centrum. Där konstateras att området har ett strategiskt läge i tätorten och i regionen samt att områdets framtida användning behöver utredas närmare. Området beskrivs dock i första hand som ett verksamhetsområde för tjänsteföretag med behov av bra

Vision 2025

"Höörs kommun är en mötesplats som tar vara på och utvecklar individens kreativitet, där idén om en hållbar utveckling drivits långt och där naturens möjligheter tas tillvara för boende, fritid och företagande."

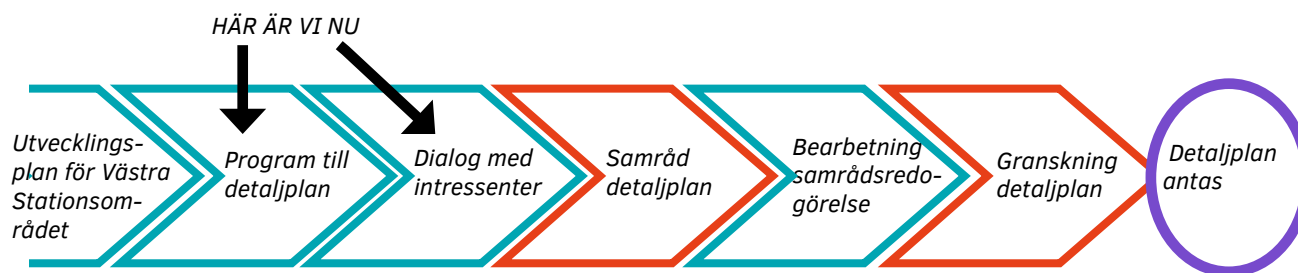
God livsmiljö och boende för alla är ett av inriktningsmålen

Antaget av KF juni 2015

kollektivtrafik. Planprogrammet avviker från gällande översiktsplan i det avseendet, men överensstämmer med avsikterna i den nya översiktsplan som håller på att arbetas fram. Skälen för den nya bedömningen av vad som är lämplig användning av området är att en blandad småstadsmiljö bättre bidrar till en hållbar utveckling av Höörs kommun och av regionen, se avsnittet Potential.

Planprocessen

För detaljplanering är processen reglerad i plan- och bygglagen (PBL). Program utgör ett frivilligt första steg i arbetet där kommunen har möjlighet att ange utgångspunkter och mål för det fortsatta arbetet. Planprogrammet fastställs inte, utan det är en handling som godkänns av de kommunala politikererna och ligger sedan till grund för den kommande detaljplanen. Det fortsatta arbetet efter ett planprogram är att upprätta en detaljplan. När detaljplanen har vunnit laga kraft reglerar den bland annat vilken bebyggelse som får uppföras samt var gator och parker ska anläggas.



Figur 1. Planprocessen.

Kommunalt beslut

Kommunstyrelsen beslutade 2014-01-16 § 13 "att uppdra åt planenheten att upprätta program till detaljplan för Västra Stationsområdet etapp 1".

Aktuellt planprogram kommer att ligga till grund för kommande detaljplan för del av etapp 1. Etapp 1 för Västra Stationsområdet omfattar hela kvarteret Råven och magasinet, Ravinen samt markområde för väganslutning (se planavgränsningen på figur 5, sid. 7).

"Geslatningsprinciper för del av Västra Stationsområdet, Höör" (Fojab arkitekter) godkändes av kommunstyrelsen 2016-11-14 som underlag för dialog med byggherrar och för kommande detaljplanehandlingar.

Potential

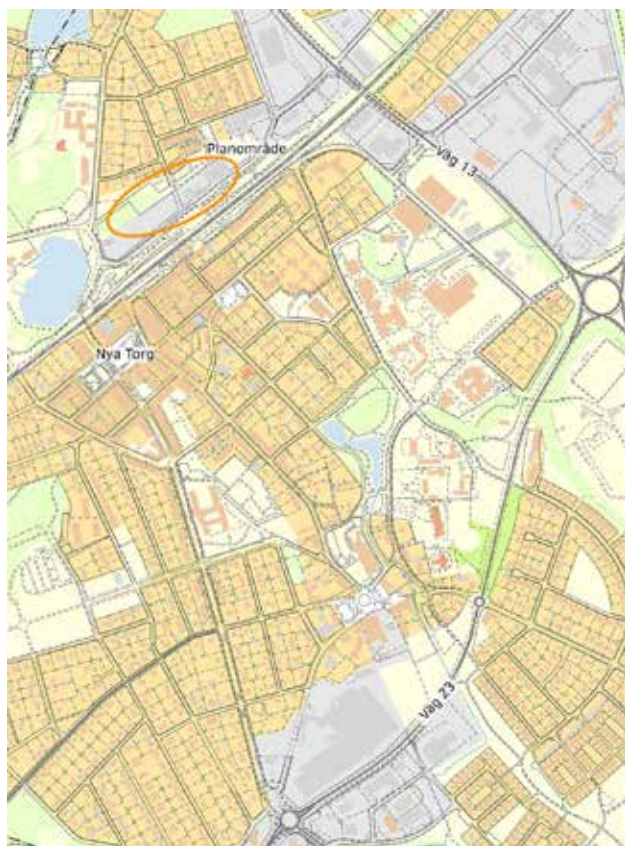
Västra Stationsområdets centrala och stationsnära läge ger unika möjligheter att utveckla Höörs kvaliteter på ett långsiktigt hållbart sätt som bidrar till kommunens attraktionskraft. Rätt utformat kan området bli en tillgång för alla som rör sig i Höör – boende, besökare och företagare. *Strategier för attraktivitet* är en av rubrikerna i Region Skånes samling av exempel och tips kring hur attraktiviteten i de skånska orterna kan öka så att de nyttjar potentialen i fler arbetsplatser och ökat behov av bostäder (Livskraftiga orter som en effekt av ESS och MAX IV). Flera av strategierna ligger väl i linje med de idéer och förslag som kommit fram under planarbetet för Västra Stationsområdet:

- Lyft fram det unika! (det gröna, byggnader etc)
- Gör området attraktivt! (allmänna anläggningar som katalysator)
- Placera service nära kollektivtrafiken!
- Skapa attraktiva mötesplatser!
- Blandad bebyggelse lockar fler!

Bytespunkten som mötesplats

Västra Stationsområdet är en bytespunkt, där pendlare och besökare byter transportmedel mellan tåg, buss, cykel och bil. Men bytespunkten är inte bara en transportnod. Bytespunktens potential att fungera som mötesplats för människor och som magnet för verksamheter är beskriven i "Bytespunkten som mötesplats i Skåne" (Region Skåne). Helt grundläggande är att bytespunkterna är tillgängliga för alla och upplevs som trygga platser under hela dygnet, veckan och året. För att nyttja

hela den potential som finns i bytespunkter behöver de tillgodose människors behov av ett socialt liv, ha en tydlig identitet och att vara attraktiva platser för människor att vistas på. Folk drar folk.



Figur 2. Planområdets lokalisering i Höörs tätort.

Stationen som entré till Höör

Västra Stationsområdet har unika möjligheter att sätta Höör på kartan genom att området är det första som möter tågresenären. Det är porten till Höör för besökare på väg till Stiftsgården Åkersberg, Höörs sommaropera eller vidare ut till djurparken och Frostavallen. Det gäller att få besökaren att känna sig välkommen och att locka till nya besök. Mötesplatsens generella kvaliteter gynnar besökaren, men för besökaren är det extra viktigt med service, information och skyltning.

Det är många människor som passerar området med tåget. Vad ser de av Höör när tåget stannar till vid stationen? Västra Stationsområdet har potential att ge tågresenärer en mer livfull och intresseväckande bild av Höör. Befolkade utemiljöer, unik bebyggelse och grön stadsmiljö är viktiga ingredienser.

Det flerkärniga Skåne

Region Skåne har förtydligat sin syn på hur Skåne kan växa effektivt med en balanserad och hållbar markanvändning i *Strategier för det flerkärniga Skåne*. Två strategier som presenteras är förtätning av befintliga strukturer och att bygga integrerade stadsmiljöer i kollektivtrafiklägen. Västra Stationsområdets roll i det flerkärniga Skåne kan utvecklas genom att tillämpa dessa båda strategier samtidigt som Höörs gröna kvaliteter och småstadskaraktär tas tillvara.

Hållbara transporter

Länsstyrelsen lyfter fram Hållbara transporter som en av fem miljöutmaningar för Skåne. Ny utbyggnad av bostäder, verksamheter och handel ska stärka kollektivtrafiken och inte skapa nya behov av personbilstransporter.

Västra Stationsområdet erbjuder goda möjligheter att skapa långsiktigt hållbara stadsmiljöer som minimerar behovet av personbilstransporter.

Mål för den fortsatta planeringen

Kommunikationer som förenklar livet, attraktiv boendeort, hållbar utveckling och stärkt position i regionen är några av strategierna i kommunens dokument Vision 2025. Utvecklingen av Västra Stationsområdet kan bidra på ett avgörande sätt i genomförandet av strategierna. Enligt utvecklingsplanen ska Västra Stationsområdet:

- erbjuda en levande småstadsmiljö
- fungera som mötesplats för människor
- lyfta fram det unika
- förenkla vardagen för pendlare
- välkomna besökaren till Höör
- göra tågresenärer nyfikna på Höör
- innehålla både bostäder och service
- vara en självklar del av det flerkärniga Skåne
- bidra till långsiktigt hållbara stadsmiljöer
- minimera behovet av personbilstransporter

Behovsanalys

Detta kapitel beskriver utbyggnadsbehov och andra markanspråk som skulle kunna lösas inom planområdet.

Gator, torg, park och natur

Västra Stationsområdet har ett strategiskt läge även om stationen skulle bortses. Området ligger mellan centrum och Höör Väster, som är kommunens viktigaste utbyggnadsområde för småhus. Ett stort antal människor passerar redan idag genom området på väg till jobbet, skola och aktiviteter. Områdets roll som länk inom Höör kommer att öka allteftersom Höör Väster byggs ut.



Figur 3. Planområdet lokalisering (illustrerad med en blå punkt) mellan centrum och Höör Väster.

Västra Stationsområdet måste erbjuda både ett välkomnande finrum för besökaren, effektiva cykelvägar som länkar ihop Höör och smidiga lösningar för pendlare - oavsett hur de kommer till stationen. Det är därför av stor vikt att allmänna platser inom området utformas omsorgsfullt och att mötesplatser skapas för att miljön ska kännas trygg. Det saknas en plats som välkomnar besökare och inbjuder till stadsliv (ex. ett torg). Det är viktigt att ta vara på de skiftande gröna och blå kvaliteterna när området utvecklas så att Höörs naturnära karaktär bibehålls.

Centrumverksamhet och service

Höörs tätort har ett levande centrum av småstadskaraktär. Centrumbebyggelsen består till stor del av en blandstadsmiljö där butiker och serviceverksamhet finns i gatuplanet med 2-3 våningar bostäder ovanpå.

Västra Stationsområdet erbjuder möjlighet att etablera en ny centrummiljö, som bygger på bytespunktens möjlighet att fungera som mötesplats för människor och som magnet för verksamheter. Samtidigt finns en risk att nya områden för handel och centrumverksamhet konkurrerar med befintliga centrumstråk. Den risken behöver ses i förhållande till hur behovet av centrumverksamhet och servicefunktioner kommer att utvecklas. Höör har ett brett serviceutbud men det är inte heltäckande och det finns utrymme att komplettera.

Utbyggnaden av Västra Stationsområdet möjliggör fler förutsättningar för näringsverksamhet eftersom pendlarna kan ha ett behov av att uträtta ärenden i anslutning till bytespunkten. Fler besökspunkter i Västra Stationsområdet skulle kunna generera ett ökat flöde av människor som kan möjliggöra att ett

gym eller ett café kan etableras i området. Morgondagens samhälle kan också förväntas medföra nya behov, exempelvis fler vårdcentraler och samlingslokaler för en åldrande befolkning, finns även behov av att skapa aktiviteter/lokaler för den yngre befolkningen. Även om behovet av ytterligare lokaler för centrumverksamhet är litet utifrån nuvarande förhållanden är det därför rimligt att behovet ökar och Västra Stationsområdet är då ett utmärkt läge för centrumbebyggelse där bostäder är integrerat med en viss kommersiell service för olika åldersgrupper och eventuellt handel.

Bostäder

Västra Stationsområdet erbjuder möjlighet att planera för bostäder i trivsam naturnära småstadsmiljö med tillgänglighet till regionens hela utbud av arbetsplatser, utbildning och kultur. Det centrala läget i Höör behöver nyttjas effektivt och inriktningen bör därför bli flerbostadshus. För att möta de skilda behov som finns av olika typer av boenden, och för att skapa en blandad och attraktiv stadsmiljö, är det önskvärt att åstadkomma lägenheter av olika storlekar och med olika upplåtelseformer. Vid sidan av hyresrätter är det därför önskvärt med bostadsrätter, ägarlägenheter eller kooperativa hyresrätter. När det gäller hyresrätter är efterfrågan idag störst på 2:or men det behövs även mindre och större lägenheter, både i dag och i framtiden.

Behovet av bostäder i flerbostadshus i Höörs tätort fram till år 2035 bedöms till 200-300 bostäder. Merparten av dessa bör tillkomma i Västra Stationsområdet. Utbyggnaden bör delas upp i etapper, så att nya bostäder kontinuerligt tillförs bostadsmarknaden i en takt som motsvarar behoven.

Erfarenheterna från de flerbostadshusprojekt som genomförts under senare år i Höör pekar på att etapper i storleksordningen 50-60 lägenheter kan vara lämpligt, om det får gå några år mellan etapperna. Utbyggnaden av hela området (kv Råven och kv Bävern) kommer därmed att pågå under lång tid, vilket gör det viktigt att finna en klok avgränsning och utformning av etapperna. Varje etapp behöver kunna "stå för sig själv". Gator, torg och naturmark i anslutning till bostadskvarteren måste utformas så att närmiljön är attraktiv även när nästa bostadsetapp byggs ut.

Kontor

För närvarande finns en förfrågan om stationsnära kontorslokaler i Höör. Västra Stationsområdet är ett perfekt läge för detta eftersom det ger goda möjligheter att pendla med tåg till jobbet.

Kulturverksamhet

Kommunens befintliga bibliotek ligger undangömt i förhållande till gator, torg och viktiga gång- och cykelstråk. En flytt av biblioteket till en mer framträdande plats i stadsmiljön kan medföra att småstadens attraktivitet förstärks. Magasinet läge vid det nya torget/mötesplatsen är en bra plats för ett nytt bibliotek. För att ett nytt bibliotek ska vara möjligt i Magasinet behöver byggnaden kompletteras med en ny byggnadskropp för att inrymma ett biblioteks verksamhet.

Södra stambanan

Behovet av utökad kapacitet på Södra stambanan, och särskilt sträckan Lund-Hässleholm, är konstaterat i ett flertal utredningar. Det ligger i Höörs kommuns intresse att underlätta en utbyggnad med

fler spår på stambanan. Om utbyggnaden ska ske längs befintlig järnväg bör de nya spåren förläggas väster om befintlig järnväg genom Höörs samhälle. Det finns även alternativ på att förlägga två nya spår på en ny sträckning helt utanför tätorten som förbinder Lund C med Hässleholm C. Höörs kommun arbetar för att båda alternativen ska vara möjliga och det innebär att marken mellan järnvägen och Bangårdsgatan inte ska exploateras.

Sammanfattning av behovsanalysen

Från ovanstående text kan det utläsas av analysen att inom området behövs det:

- Ett torg vid stationen som välkomnar besökare och blir en naturlig mötesplats
- Trygga, säkra och gena stråk för cyklister
- Attraktiva stråk som länkar till centrum
- Ta vara på gröna och blå kvaliteter i parker och naturområden, på gator, torg och kvartersmark
- Service som riktar sig till resenärer (minilivs, café etc)
- Service och lokaler som kompletterar befintlig centrummiljö
- Mark för nya bostäder i flerbostadshus, blandade storlekar och upplåtelseformer
- Stationsnära kontorslokaler
- Möjlig lokal för kulturverksamhet/bibliotek

2 | Förutsättningar

Västra Stationsområdets historia

Innan järnvägen byggdes var Höör en bondby med kyrka, skola och Gästis invid ett vägskäl. Säterigår-



den Åkersberg låg för sig, och det fanns inte någon bebyggelse mellan Höörs by och Åkersberg. Flera av de landsvägar som möttes vid Höörs by syns dock fortfarande i dagens vägstruktur, exempelvis Åkersbergsgatan-Storgatan, Hörbyvägen-Ringsjövägen samt Hagagatan-Västergatan-Munkarpsvägen-Maglasätevägen.

År 1858 färdigställdes Höörs station, efter att Södra stambanans etapp Örtofta-Eslöv-Höör blivit klar. Höör är Skånes geografiska mittpunkt och orten var tänkt att bli landskapets ledande järnvägsknut med bibanor som grenade ut åt olika håll. Detta förklarar det ståtliga stationshuset, uppfört 1856-58.

Stationssamhället byggdes på obruten mark skänkt av Åkersberg, en kilometer från den gamla kyrkbyn. Bebyggelseutvecklingen började vid järnvägsstationen men var länge ganska obetydlig. Precis som andra skånska stationssamhällen fick Höör en representativ framsida och en funktionell baksida. På framsidan (den östra sidan) förlades stationshus, järnvägsgata, affärer och officiella byggnader. Bangård och bebyggelse med verkstadskvarter placerades på baksidan (den västra).

Sensommaren 1880 brandhärjades Åkersbergs säteri svårt. Ekonomiska problem följde efter branden och gården styckades år 1882. Styckningen av Åkersbergs säteri innebar att det blev gott om byggnadstomter i stationsområdet. Lantmannagatan, Norra Nygatan m fl lokalgator nordväst om Västra Stationsområdet härrör från tidigt 1900-tal, då en successiv utbyggnad med villor påbörjades. På 50-talet tillkom även flerbostadshus.

Firma J. Ljungh grundad 1863 är Höörs äldsta företag inom handelssektorn. Förutom att bedriva handel med trävaror och spannmål har företaget bedrivit småskalig industriell verksamhet med bland annat framställning av djurfoder och utsädesrensning. Tidigare fanns företaget på Handelsgatan 2, men flyttades till Bangårdsgatan i och med att allt fler varor transporterades via järnvägen. År 1974 bytte företaget namn från AB Ljungh till Byggland. Verksamheten hade förskjutits till att bli en trä- och byggvaruhandel. Företaget hade sin verksamhet på Bangårdsgatan mittemot järnvägsstationen från 1930-talet till 2009 då verksamheten slogs samman med en annan trävaruhandel i norra delen av Västra Stationsområdet och flyttade.

Sedan Pågatågen började köra till Höör 1987 har orten blivit en populär bostadsort för pendlare främst till Malmö och Lund.

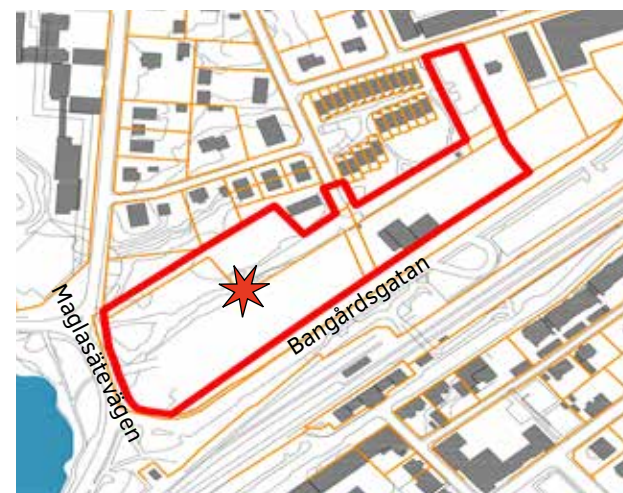


Figur 4. Fastigheter inom programområdet.

Planprogrammets avgränsning

Programområdet ligger centralt i Höör. Området avgränsas av Bangårdsgatan i den östra delen, av bostadsbebyggelse i den västra delen, av Maglasätevägen i sydväst och den temporära grusparkeringen i nordost. Planprogrammet innefattar kvarteren Råven 1, Bävern 10, Bävern 37, del av Höör 56:7 och del av Höör 51:1. Råven 1, Bävern 10, Höör 56:7 och Höör 51:1 ägs av Höörs kommun och Bävern 37 ägs av en privat samfällighet.

Programområdet är cirka 2,1 hektar stort. Marken är kuperad och varierar mellan cirka 73 möh i ravinens dal - cirka 79 möh vid Bangårdsgatan. Vid gränsen mellan fastigheterna Råven 1 (relativt plan grusplan) och Höör 51:1 (ravinen) ligger lutningen på 31 % , det är en brant slänt ner mot ravinens dal (markes med en stjärna på figur 5).



Figur 5. Planprogrammets avgränsning.

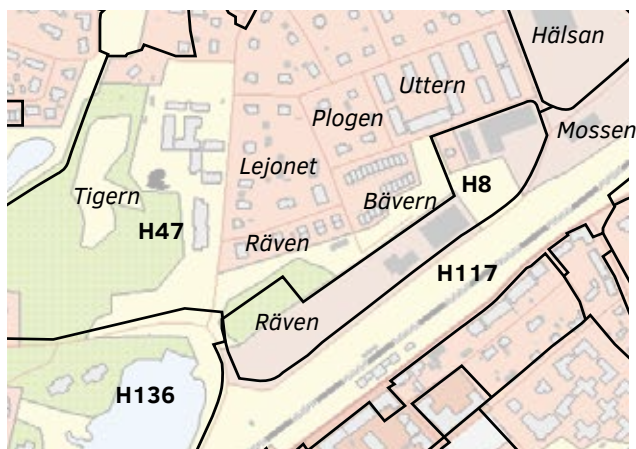
Gällande detaljplaner

Gränserna för gällande detaljplaner framgår av figur 6. Stadsplan H8, antagen 1944, gäller för hela den kommunägda delen av planområdet och reglerar industriändamål.

Stadsplan H47 för Åkersberg, antagen 1975, reglerar allmänt ändamål som delvis får begyggas inom Åkersbergs mark i kv Tigern och bostadsändamål utan byggrätt i kv Lejonet.

Detaljplan H117 för Bangårdsområdet, antagen 2001. Planen reglerar järnvägstrafik, huvudgata (Bangårdsgatan), terminal (pendlarparkeringen, med vändplats etc) samt småindustri och handel med skrymmande varor i kv Mossen. Längst i norr är marken utlagd som naturmark.

Detaljplan för Ekeliden H136, antagen 2007, reglerar bostad, park och vattenområde.



Figur 6. Gällande detaljplaner som berör programet och kvartersnamn.

Markanvändning och bebyggelse

De mest i ögonfallande byggnaderna inom programområdet är Magasinet och Silon i kvarteret Bävern 10, mitt för stationen. Byggnaderna har stora kulturhistoriska värden och beskrivs under egen rubrik på nästa sida. I övrigt är markanvändningen inom planområdet öppen grusyta, asfalterad parkering (parkeringen vid Tvärgatan) och skogsområdet "Ravinen". Grusytan används i bland för tivoli eller som en upplagsplats för olika entreprenörer till kommunen.

Norr om programområdet ligger en blandad bostadsbebyggelse med inslag av radhus, kedjehus, småhus och flerbostadshus. Området är utbyggt under större delen av 1900-talet. Området innehåller stora kulturmiljövärden och finns väl dokumenterat i *Kulturmiljöprogram 2012; delområde 4 för Åkersberg*.



Figur 7. Markanvändningen i och utanför planområdet.

Nordost om programområdet finns en villa i kvarteret Bävern 3 som har bedömts vara av visst kulturhistoriskt värde.

Sydväst finns ett närrekreationsstråk runt Tjurasjö.

Bävern 37

Fastigheten är en samfällighet och ägs av Bäverns samfällighetsförening. Fastigheten innehåller ett flertal öppna parkeringsplatser och två mindre förrådsbyggnader.



Figur 8. Tillfällig användning av grusplanen.

Magasinet och silon

Magasinet och Silon är rester av Höörs tidiga industriella historia. Tillsammans utgör de en miljöskapande helhet och ger en bild av spannmåls-
hanteringens utveckling (figur 9). Byggnadernas kulturhistoriska värden är beskrivna i *"En länk till Höörs industriella kulturarv - Kulturhistorisk utredning av fastigheterna Råven 1 och Bävern 10, Höörs kommun, Skåne Län"*.

Magasinet är sannolikt uppförd som godsmagasin under 1880-talet. Därefter har det troligen rymt en lantmannaffär omkring 1905 och någon gång kring 1915-20 tillverkades madrasser här. Den mångsidiga lokalen blev sedan spannmålskvarn i regi av Firma J Ljungh (jämför Västra Stationsområdets historia, föregående uppslag). Magasinets eldrivna kvarn var senast i bruk under tidigt 1990-tal. Betning av utsäde förekom i byggnaden före 1970 och kan ha lämnat spår av gifter.

Byggnaden är 3,5 våningar hög och består av en rektangulär byggnadskropp med källare och bottenvåning i tegel/natursten och överbyggnad i trä. Hos byggnaden tydliggörs jordnära kvalitetsbegrepp som slitstyrka, hållbarhet och funktionsduglighet, en aspekt med nära koppling till byggnadens bruksvärden. Byggnadstekniskt hållbara konstruktioner och hög virkeskvalitet borgar för byggnadens hållbarhet medan omsorgen om detaljer vittnar om de estetiska krav som gällde för äldre byggnadstradition och som omfattade även ekonomibyggnader. Omsorgen om detaljerna och de goda materialen utgör egenskaper utmärkande för god arkitektur.

Intill Magasinet ligger den karaktäristiska silobyggnaden. Silon uppfördes 1954 och var integrerad i kvarnverksamhetens spannmålsberedning. Byggnaden består av fyra cylindriska silotorn under ett sadeltak av valmad spets. Byggnadskroppen består av cement och taket är av sinuskorrugerad plåt. Spannmålssilon är en symbol för 1900-talets effektivisering av jordbruket och erinrar om en tid då transport och hantering av spannmål var relativt småskalig. Silon är tidstypisk och representativ, som en av många betongsilor uppförda i Sverige under en begränsad tidsperiod. Betongsilons era

sammanfaller med framväxten av det svenska folkhemmet och en förbättrad levnadsstandard.

Byggnaderna står tomma sedan kommunen köpte marken (2009) av Byggland. Byggnaderna har även genomgått en skadebesiktning under 2011. Eftersom husen inte har använts under drygt 20 år har de sakta börjat förfalla, särskilt Magasinet. För att undvika alltför stora skador lät kommunen renovera tak. Stängslet runt området togs bort i samband med att kommunen förvärvade marken.



Figur 9. Magasinet och Silon.

Kulturmiljö

Av kommunens alla värdefulla kulturmiljöer har Länsstyrelsen lyft 13 miljöer som Särskilt värdefulla kulturmiljöer, varav tre miljöer ingår i olika Kulturmiljöstråk. Kulturmiljöstråket för Södra stambanan berör planprogrammet och även den särskilt värdefulla kulturmiljön "Höör" täcker planprogrammet.

Kulturmiljöstråk - På länsstyrelsens hemsida står det att "meningen med stambanorna var att de skulle dras fram i glest befolkade trakter utan hänsyn till befintliga städer och gamla färdleder. Således undvek Södra Stambanan efter Lund äldre orter som Hörby och Kristianstad. Från statens sida var detta en medveten strategi: ett slags nykolonisation som handlade om att "bryta bygd". Stambanorna skulle dessutom undvika kusten för att inte bli så känsliga för militära angrepp. Olika privata banor anslöt senare till stambanan i Malmö, Lund, Örtofta, Eslöv, Höör, Hässleholm och Hästveda. Det var särskilt vid knutpunkterna, där flera privatbanor angjorde stambanan, som snabbt expanderande stationssamhällen uppstod."

Särskilt värdefull kulturmiljö - Länsstyrelsen skriver: "Miljön i Höör visar tydligt utvecklingen från bondby och kyrkby till stationssamhälle. Strukturer och samband mellan de olika tidsåldrarna är väl bevarade och de administrativa byggnaderna visar betydelsen som centralort i samtliga skeden. Åkersberg är en intressant miljö som påverkat bygden i stor utsträckning."

Infrastruktur och Pendling

Tåg/stationen

Västra Stationsområdet avgränsas i den östra delen av Södra stambanan. Stambanan är av internationell betydelse och ingår i det utpekade TEN-T nätet. Banan ingår även i det utpekade strategiska godsnetet. Stambanan har därmed en avgörande betydelse för transportsystemet i södra Sverige och för Skånes utveckling. Den har därför status av riksintresse för kommunikationer. Södra stambanan genom Höör trafikeras varje dag av 196 tåg varav 61 är godståg. Av persontågen är det 120 tåg/var dag som stannar i Höör, varav vissa Pågatåg vänder i Höör och fortsätter således inte norrut. Höör har 60 dubbelturer per dag söderut mot Lund/Malmö och norrut mot Hässleholm finns 40 dubbelturer per dag.

Tågtrafiken är prognosticerad för 2030 då totalt 305 tåg beräknas passera Höörs station varav 61 godståg.

Höörs mycket goda regionala tillgänglighet med tåg utnyttjas av drygt 2000 personer per dag. Så många unika resenärer stiger antingen av eller på tåget dagligen i Höör. Det innebär att ca 40 % av dem som pendlar till eller från Höör gör det med tåg.

Själva stationsområdet byggdes om under 2013. Förutom en upprustning innebar ombyggnaden bland annat hissar till perrongerna, cykelställ under tak samt låsbara cykelgarage som är möjliga att hyra. Stationen är numera väl utformad för att passa olika typer av resenärer.

Många av tågresenärerna kör bil till stationen i

Höör, och det finns drygt 400 pendlarparkeringsplatser i anslutning till stationen.

Stationen utgör knutpunkten i Höörs busstrafik. Från Västra stationsområdet finns regionbuss till Hörby samt ringbusslinjer till byar/mindre tätorter och till Skånes Djurpark/Frostavallen.

Planskilda korsningar

Gång- och cykeltunneln vid stationen är inte bara viktig för tågresenärerna, utan binder ihop västra Höör med centrum. För boende i västra Höör som går i skolan i centrum är det den genaste vägen att nå skolan på. Planskild passage med järnvägen finns även söder om planområdet vid Tjurasjö. Bangårdsgatan och Maglasätevägen ingår i dagens huvudcykelnät. Jularpsvägen och Åkersbergsgatan är utpekade som felande länkar i Cykelplan för Höörs kommun, antagen juni 2013.



Figur 10. Gång- och cykeltunnlar samt servicefunktioner.



Trafik - Väg

Bangårdsgatan, Maglasätevägen och Åkersbergsgatan är huvudgator med viktiga funktioner i det lokala bilvägnätet, hastighetsbegränsningen på samtliga gator är 40 km/h. Vägbredden på de vägar som ansluter till programområdet varierar mellan cirka 6 - 8,5 meter (Tvärgatan ~6 m, Lantmannagatan ~6,5 m, Bangårdsgatan ~7 m och Maglasätevägen ~8,5 m).

Vid en trafikmätning i augusti 2012 hade Maglasätevägen 1900 fordon/dygn och Åkersbergsgatan

1300 (vardagsmedel). Den tunga trafiken utgjorde 4% på båda dessa vägar Bangårdsgatan hade 1500 fordon/dygn, men denna siffra förväntades öka till 2700 efter att Järnvägsgatan enkelriktats. Bangårdsgatans funktion som bussknutpunkt där flera bussar vänder bidrar till att den tunga trafiken idag utgör 10 % på Bangårdsgatan.

Trafiken på Maglasätevägen och Åkersbergsgatan förväntas öka allteftersom småhusområdet Höör Väster byggs ut. Enligt en trafikutredning från 2003 förväntades Åkersbergsgatan få uppåt 8000 for-

don/dygn. Bangårdsgatans framtida trafikutveckling bedöms till stor del vara beroende av utbyggnaden av Västra Stationsområdet.

Parkering

Mellan "Villan" (se figur 7) och radhusbebyggelsen - utmed Tvärgatan, finns en allmän asfalterad parkeringsyta. Parkeringen är en 7-dygns parkering med 25-30 parkeringsplatser. Söder om "Villan" och öster om lagerhallen finns en grusad pendlarparkering med drygt 100 platser. Höör har en av Skånes största pendlarparkeringar medan städer med större resandebutbyte har avsevärt färre parkeringsplatser.

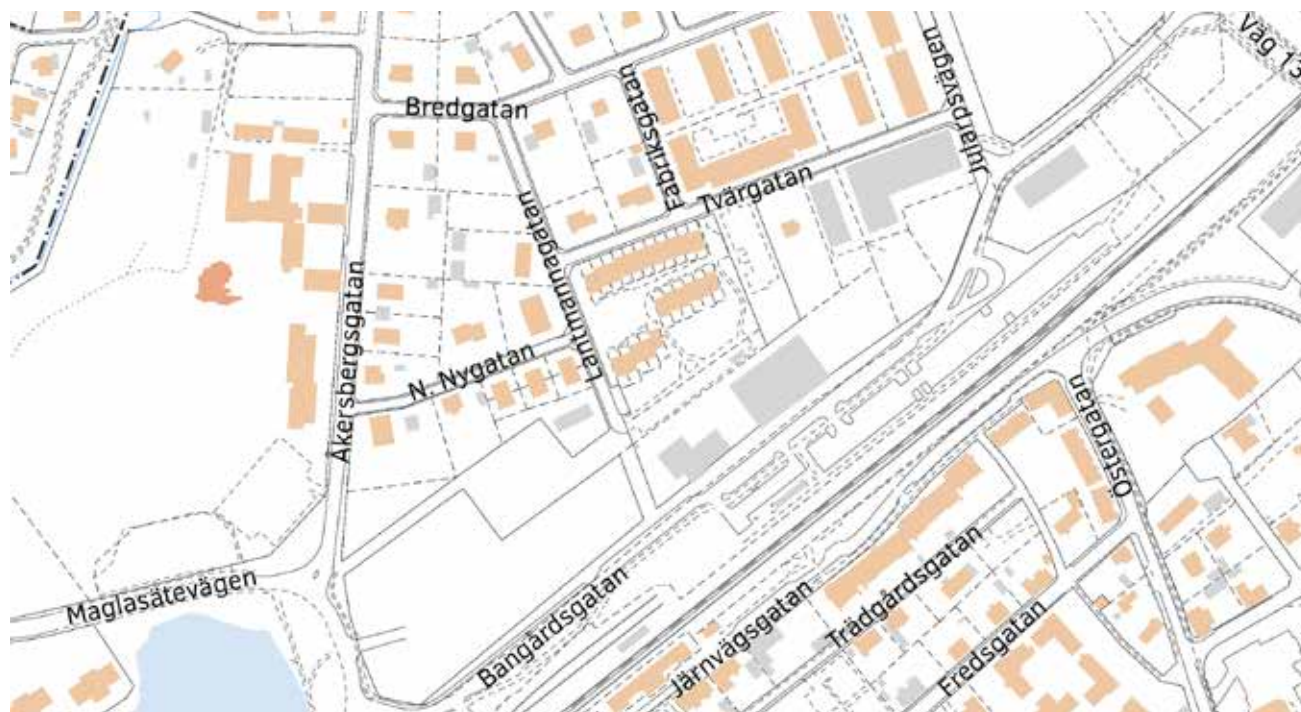
En privat asfalterad parkering finns mellan Magasinet/Silon och radhusbebyggelsen (på fastigheterna Bävern 37). På denna yta inryms det cirka 25 parkeringsplatser.

Service

Området ligger på gångavstånd från centrum, med ett brett utbud av offentlig och kommersiell service. Ett urval av service i närområdet är: Apotek, bokhandel och restauranger inom 400 m, dagligvaruhandel, systembolag och tandläkare finns inom 600 m, förskola, låg- och mellanstadieskola samt vårdcentral finns inom 1000 m (figur 10). Planering pågår för ny förskola med 6-8 avdelningar som kan komma att lokaliseras söder om Åkersberg och norr om Maglasätevägen.

Teknisk försörjning

VA-ledningar finns framdragna till programområdet. Spillvattenledningar och dagvattenledningar



Figur 11. Redovisning av gatunamn i anslutning till planområdet.

går genom området. Vattenledningar finns framdragna till området längst Lantmannagatan.

Kraftringen är ledningsägare för elnätet och det finns bredbandsfiber framdraget till Maglasätevägen som ägs av Kraftringen. Det finns en transformatorstation inom programområdet. Eventuell flytt av denna kommer att få utredas vidare under det fortsatta planarbetet.

Störningar och risker

Järnvägen är en av Västra Stationsområdets största tillgångar, men samtidigt en av de största utmaningarna att hantera i det fortsatta planarbetet. Järnvägstrafiken medför särskilda olycksrisker och omfattande bullerstörningar som måste hanteras med omsorg. Till det kommer trafiken på Bangårdsgatan, där särskilt bussarna bidrar till bullersituationen.



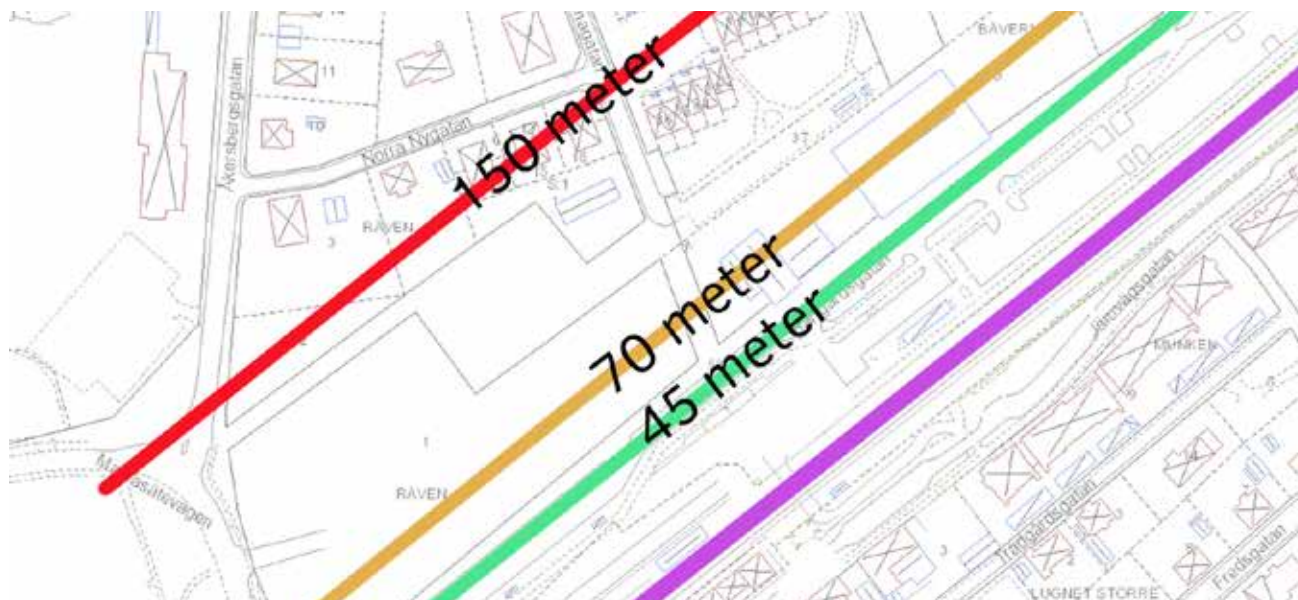
Figur 12. Bullerstörningar från den närläggna tågstationen.

Genomförd trafikbullerutredning visar att området kommer att utsättas för höga bullernivåer. Ekvivalent (ekv) ljudnivå från järnvägstrafik kan komma att överstiga 70 dB(A) vilket ska jämföras med gällande riktvärde på 55 dB(A) ekv ljudnivå vid fasad. Även bullret från vägtrafik (Bangårdsgatan respektive Maglasätevägen) förväntas överstiga gällande riktvärde.

Buller är ett folkhälsoproblem som bör tas på stort allvar. Människor som utsätts för buller får ökad risk att drabbas av bland annat sömnstörningar, försämrad inlärning och effekter på kärl och hjärta. Vid sidan av hälsoeffekterna har omgivningsbuller också negativ effekt när det gäller att göra områden attraktiva för boende och rekreation. När nya

bostäder planeras i bullerutsatta områden måste därför bebyggelsen planeras och utformas med särskild hänsyn till akustiska förhållanden så att de boende skyddas från ohälsosamt buller i sitt hem och i sin närmiljö. Därutöver måste bostäder i bullerutsatta områden ha kvaliteter som väger upp nackdelarna av en bullrig gatumiljö. Annars blir inte bostäderna attraktiva – även om de uppfyller moderna krav utifrån hälsosynpunkt.

Transporterna på järnvägen medför också risk för olycka med farligt gods. Hörs kommun tillämpar länsstyrelsens *Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen* (RIKTSAM) för att hantera risker i anslutning till farligt godsleder. I länsstyrelsens skrift framgår det att för flerbostadshus behöver



Figur 13. Avståndet från järnvägen (lila linje) med farligtgods. Flerbostadshus 150 m, småhusbebyggelse, handel, kontor m.m. 70 m och planområdets gräns mot Bangårdsgatan 45 m.

avståndet vara minst 150 meter för att det inte ska behövas några särskilda åtgärder eller analyser.

Farligt gods

Från en farligt gods led finns ett riskhanteringsavstånd på 150 meter. Avståndet 0-30 meter från farligt gods leden tillåter bland annat parkering och trafik, mellan 30-70 meter från leden tillåts bland annat kontor, lager och sällanköpshandel. 70-150 meter tillåts bland annat småhusbebyggelse, handel, kontor och centrum. 150 meter och över tillåts flerbostadshus och kontor i flera plan, vård och skola.

Huvudsakligen finns det ungefär en 50 meters zon till farligt godslederna från den nya föreslagna bebyggelsen. Räddningstjänsten har en central roll i bedömningen av riskfrågorna. Skyddsavståndet som ska eftersträvas för att nå god planering gällande farligt gods för flerbostadshus är 150 meter. Eftersom det föreslagna flerbostadshuset placeras närmare än 150 meter behöver det tas fram en riskanalys i det kommande detaljplanarbetet. Den kommande riskanalysen får redogöra för vilka åtgärder som krävs för att det ska vara möjligt att placeras flerbostadshus närmare än 150 meter. I bygglovsskedet hörs Räddningstjänsten och kan då godkänna de åtgärder som föreslås i nybyggnationen. Viktiga förutsättningar för den kommande riskbedömningen är att stambanan i anslutning till planområdet har en sträckning utan kurvor. Godstransporterna berörs inte av stickspår och rangeras inte i Höör vilket minskar olycksrisken. Perrongerna vid stationen har också en riskreducerande effekt.

Om det bedöms nödvändigt kan särskilda riskredu-

cerande åtgärder vidtas på själva byggnaderna. Exempel på sådana åtgärder är utrymningsvägar och friskluftsintag som är vända bort från järnvägen.

Utgångspunkten är att riskerna inte är större än att de kan hanteras genom rimliga åtgärder. Detta antagande stöds av erfarenheterna från planeringen av demensboende i kvarteret Björken, som ligger på samma avstånd från järnvägen som den föreslagna bebyggelsen i aktuell handling.

Buller

Järnvägstrafiken medför omfattande bullerstörningar som behöver hanteras med omsorg. Till det kommer vägtrafiken, där särskilt bussarna på Bangårdsgatan bidrar till bullersituationen.

Regeringen har beslutat om en förordning som innehåller nya riktvärden för utomhusbuller. Förordningen innehåller riktvärden för buller utomhus från spår-, väg-, och flygtrafik vid bostadsbyggande och dessa riktvärden trädde i kraft den 1 juni 2015. Riktvärdena berör endast ljudnivåer utomhus och påverkas således inte det befintliga regelverk gällande ljudnivåer inomhus.

Riktvärdena för spårtrafik och vägar som inte bör överskridas vid nybyggnad av bostäder är:

- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus vid fasad
- 50 dBA ekvivalentnivå vid uteplats i anslutning till bostad.
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.
- För en bostad som högst är 35 m² gäller att bullret inte bör överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasaden.

Om ljudnivån 55 dBA vid fasad ändå överskrids bör minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden.

Dessutom behöver minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan kl 22-06 vid fasaden.

Riktvärdena för inomhus är fortsättningsvis densamma (proposition 1996/97:53). Riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas inomhus vid nybyggnad av bostäder är:

30 dBA ekvivalentnivå inomhus

45 dBA maximalnivå inomhus nattetid

Den ekvivalenta ljudnivån anger en medelljudnivå och den maximala ljudnivån anger den högsta ljudnivån under en bestämd tidsperiod. Boverket har förtydligat innebörden av riktvärdena genom allmänna råd och handbok (Buller i planeringen).

Bullernivåer i området

En trafikbullerutredning för området genomfördes 2011 av Tyréns. Inför det fortsatta arbetet har kommunen tolkat resultatet av utredningen i ljuset av nya trafiksiffror. Denna redovisning bygger därför på relevanta siffror ur bullerutredningen med kommentarer om nya bedömningar. Kompletterande bullerutredning kommer att ske inför kommande detaljplan av området.

Trafikbullerberäkningar har utförts för två schematiska utformningsalternativ (figurer 14 och 15). Det ena alternativet har fristående huskroppar i vinkel. Det andra alternativet har lång sammanhängande



Figur 14. Ekvivalent ljudnivå från tågtrafiken.



Figur 16. Maximal ljudnivå från tågtrafiken.



Figur 15. Ekvivalent ljudnivå från tågtrafiken.

fasad mot Bangårdsgatan och järnvägen. Båda alternativen har fasader i gatuliv mot Bangårdsgatan. Förslaget som programmet utgår ifrån bedöms ligga någonstans mitt emellan dessa båda utformningsalternativ ur akustiskt hänseende.



Figur 17. Maximal ljudnivå från tågtrafiken.

Tåg

Beräkningarna visar att ekvivalent trafikbullernivå från tåg kan förväntas ligga kring 70 dB(A) vid fasad mot järnvägen. På gårdssidan beräknas ekvivalent ljudnivå ligga mellan 50 och 55 dB(A) i de mest skyddade avsnitten.

Detta innebär att den ekvivalenta ljudnivån vid fasad är överskriden med 20 dB(A). Den ekvivalenta ljudnivån på en uteplats inne på gården bedöms kunna ligga på godkänd ljudnivå.

Maximala ljudnivåer från tågen beräknas ligga kring 90 dB(A) vid fasad mot järnvägen. På gårdssidan beräknas de maximala ljudnivåerna ligga mellan 65 och 70 dB(A) vid en utformning som skärmar bullret.

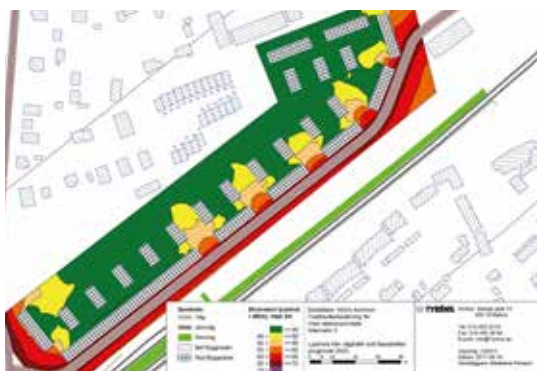
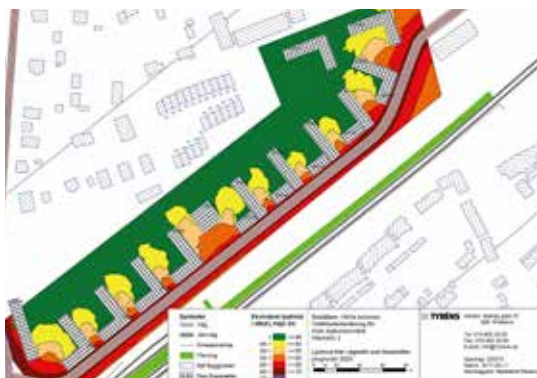
Gällande tågtrafiken kommer den maxiamla ljudnivån vid fasad att överskridas med 20 dB(A). Den maximala ljudnivån på gårdssidan bedöms kunna ligga på godkänd ljudnivå.

Bullerutredningen byggde på dåvarande prognossiffror för år 2020 som gav totalt 268 tåg varav 74 godståg. Dessa siffror ska ställas i relation till aktuella prognoser för år 2030 som ger totalt 305 tåg varav 61 godståg. En ökande total trafikeringsnivå ger högre ekvivalentnivåer än bullerutredningen visade, medan färre godståg ger lägre maxnivåer. Sammantaget kan det alltså konstateras att området är och kommer att vara utsatt för bullernivåer från tåg som avsevärt överstiger riktvärdena.

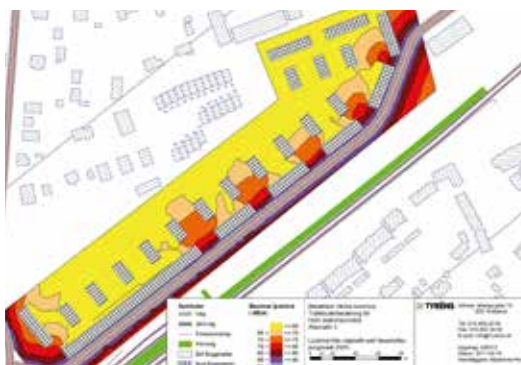
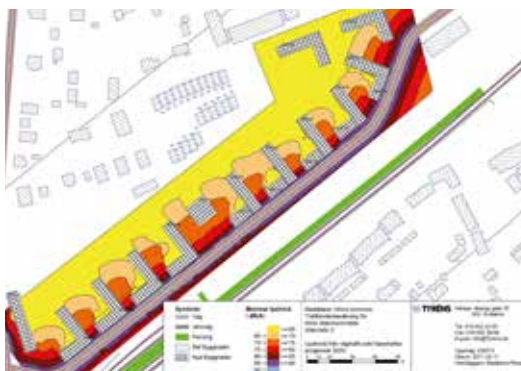
Väg

När det gäller vägtrafiken gör kommunen idag en annan bedömning av framtida trafikflöde på Bangårdsgatan än i samband med bullerutredningen. Bangårdsgatan hade 2012 1500 fordon/dygn, men denna siffra förväntas öka till 2700 efter att Järnvägsgatan enkelriktats. En uppräknig med 1 % per år ger 3170 fordon/dygn år 2030, att jämföra med 5300 fordon/dygn år 2020 enligt bullerutredningen. De ljudnivåer som bullerutredningen visar

Ekvivalenta ljudnivåer från vägtrafiken.



Maximala ljudnivåer från vägtrafiken.



Figur 18. En jämförelse mellan de olika alternativen är att de fristående huskropparna släpper igenom mer ljud från bullerkällan än vad alternativet med en sammanhängande huskropp gör.

avseende vägtrafik från Bangårdsgatan är alltså kraftigt överdrivna och inte relevanta för fortsatt planering. En rimlig bedömning är att vägtrafiken kommer att ge ekvivalentnivåer kring 60 dB(A) och maxnivåer kring 80 dB(A) vid gatufasad. Även vägtrafikbullret kommer alltså att överstiga gällande riktvärden.

Däremot kan bullerutredningens redovisning av skillnaden mellan de två alternativa lösningarna för byggnaderna utformning vara intressanta att jämföra. Därför redovisas vägtrafikens bullerutbredningskartor (figur 18) även om siffrorna för antalet fordon inte är realistiska.

Tyréns har tagit fram en beräkningsapp som redovisar att en fordonsmängd på 2600 fordon/dygn, med 10% tung trafik på en väg som tillåter 50 km/h och där det är 10 meter från körbana till fasad ger en ekvivalent ljudnivå på 63 dBA och en maximal ljudnivå på 82 dBA. Sänks hastigheten från 50 km/h till 40 km/h blir den ekvivalenta ljudnivå 61 dBA och den maximala ljudnivån hamnar på 82 dBA. En ny bullerutredning får i det kommande detaljplanearbetet redogöra för mer exakta ljudnivåer från Bangårdsgatan.

Boverkets allmänna råd

Boverkets allmänna råd, från 2008, innebär att det i vissa fall kan vara motiverat att planera bostäder i områden där riktvärdena överskrids. Avvägningar mellan kraven på ljudmiljön och andra intressen bör enligt allmänna råden kunna övervägas i centrala delar av städer och större tätorter med bebyggelse av stadskaraktär, till exempel ordnad kvartersstruktur.

De allmänna råden innehåller principer för intresseavvägning när riktvärdena överskrids. Nya bostäder bör medges där den dygnsekvivalenta ljudnivån vid fasad överstiger 60 dBA, under förutsättning att det går att åstadkomma en ljuddämpad sida. Minst hälften av bostadsrummen, liksom uteplats, bör vara vända mot ljuddämpad sida.

När ekvivalent ljudnivå överstiger 65 dBA anger de allmänna råden att det kan finnas synnerliga skäl att efter en avvägning gentemot andra allmänna intressen tillåta bostäder. I dessa speciellt bullerutsatta miljöer bör byggnaderna vara orienterade och utformade på ett sådant sätt att de vänder sig mot den ljuddämpade sidan. Även vistelseytor, entréer

och bostadsrum bör konsekvent orienteras mot den luddämpade sidan.

De allmänna råden anger vidare att den ekvivalenta ljudnivån utomhus bör tillmätas större betydelse än den maximala vid vägtrafik. För spårtrafik bör dock den maximala ljudnivån utomhus tillmätas större betydelse än den ekvivalenta. När det förekommer flera bullerkällor (både väg och järnväg) bör det ställas särskilt höga krav på hänsyn och åtgärder för att skapa en godtagbar ljudmiljö.

Slutsatser inför fortsatt arbete

Höörs kommun bedömer att Västra Stationsområdet mer än väl uppfyller det övergripande kriteriet för avvägning mellan krav på ljudmiljön och andra intressen. Området är stationsnära och centralt beläget i en större tätort. Det allmänna intresset av bostäder med god kollektivtrafik är ett gott skäl att bebygga området. För att skapa en attraktiv boendemiljö måste dock bullerstörningen begränsas genom en kombination av placering, utformning, funktion och bullerdämpande åtgärder.

Ljudnivåerna inomhus är generellt inte ett problem vid nybyggnation, eftersom det numera finns fönster och fasader med mycket god luddämpning. Det är bullernivåerna utomhus vid fasad och uteplats som är utmaningen, och som är avgörande för att skapa en god helhetsmiljö kring bostäder.

Tågtrafiken står för de största bullerstörningarna vid området. Det mest effektiva sättet att minska bullerstörningen från järnvägen bedöms vara att placera en bullerskärm så nära järnvägen som möjligt. Dämpningseffekten avgörs av skärmens höjd och placering. Det behövs närmare studier för att

avgöra hur stor dämpning som är möjlig. Lämplig placering av skärmen behöver studeras i samverkan med Trafikverket. Utformningen måste bidra till att skapa en välkomnande entré till Höör.

Utöver åtgärder vid källan behöver kvarteren och bebyggelsen planeras och utformas med särskild hänsyn till akustiska förhållanden. Att flytta in husen längre från gatan minskar bullernivån vid husen, men det ger sämre möjligheter att skapa en attraktiv och befolkad gatumiljö och bedöms därför inte lämpligt ur stadsbyggnadsperspektiv. Programförslaget har kvarter som är slutna mot Bangårdsgatan. Det ger möjlighet att skapa en luddämpad och lugn innergård med möjlighet till skyddade uteplatser och balkonger.

I det fortsatta arbetet bör det säkerställas att bebyggelsen utformas så att alla lägenheter blir genomgående och får tillgång till den luddämpade sidan, enligt Boverkets allmänna råd. Det är även eftersträvaransvärt att kök, toalett och ev. förråd/klädkammare placeras mot bullerkällorna så att sovrum och vardagsrum kan klara de riktvärden som finns angivna i förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Vid detaljutformning är det också möjligt att påverka bullernivåerna genom veckade fasader, burspråk, inglasade balkonger mellan huskroppar etc.

Natur och rekreation

Naturen är ett av Höörs kännetecken. Det gäller både Höörs tätort och tillgängligheten till det omgivande naturlandskapet, med attraktiva friluftsområden. I själva tätorten finns en välutvecklad struktur av parker, gröna friytor och vildare gröna miljöer. Grönstrukturprogram för Höörs tätort (antaget 2007) innehåller en inventering av dessa miljöer med en beskrivning av naturvärden och sociala värden.

Västra Stationsområdet och de närmaste omgivningarna rymmer flera miljöer för natur och rekreation. Tjurasjö – Åkersberg – Backadammen – Höör Väster är ett viktigt stråk både ur socialt och ekologiskt perspektiv (figurer 19 och 20). Tjurasjö har naturvärdesklass 1 och övriga delar har klass 2 på en fyrgradig skala där 1 avser de högsta värdena. Höörsån binder samman områdena och bidrar med stora kvaliteter både ur ekologisk och social synpunkt.

Tjurasjö är en näringsrik liten sjö. Delar av sjön är igenvuxna av högört, vass m m. Vid sjön finns det ett rikt fågelliv, såväl sommar som vintertid. Vid sjön återfinns bl a fiskmå, rörhöna, gäss och gräsänder. Sjön får friskvatten via en ledning från Brännemölla och står även i förbindelse via ledning med Höörsån.

Parkanläggningarna vid Tjurasjö har nyligen (2014) rustats upp med nya gångstigar, planteringar och en trappa ner till vattnet. Områdets värde för närrekreation och stadsbild kan knappast överskattas. Skridskoåkning på sjön är populärt vintertid.



Figur 19. Större värdefulla naturområden enligt Grönstrukturprogram för Höörs tätort.

Ravinen är en grön kil av skogsmark på cirka 0,6 hektar. Marken ligger delvis på industrifastigheten som har tillhört Byggland, men upplevs som en helt avskild miljö tack vare att verksamheterna har legat högre upp, på utfyllnader. Stigen genom området vittnar om att området lockar till promenader (figur 21). I Grönstrukturprogrammet är Ravinen ett område med höga och relativt höga naturvärden



Figur 20. Närrekreationsområden enligt Grönstrukturprogram för Höörs tätort.

och genom Ravinen har det även pekats ut ett stråk som är ett förslag på utveckling av gröna stråk.

Hälsans stig är en 5 km lång vandringsstig som passerar programområdet. Denna vandringsstig är en belyst sträcka som går genom natursköna områden i Höörs tätort. Under turen passerar du Skånes Mitt och konstverket "Mittelen".



Figur 21. Stigen som leder igenom grönområdet "Ravinen".

Figur 22. Flygbild över programområdet där utbredning av Ravinen tydligt klargörs (bild från Bergslagsbild).



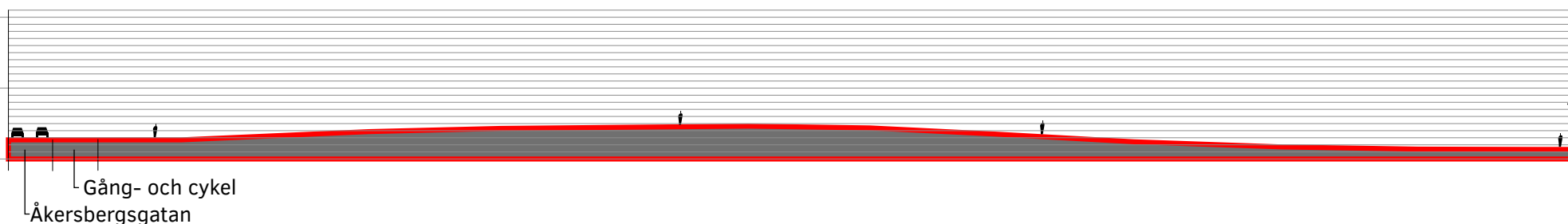
Topografi

Topografin inom planområdet varierar (figur 24). I sydvästlig-nordöstlig riktning: från +76,8 vid Åkersbergsgatan, upp till en höjdpunkt +79,7, ca 80 meter in på området. Profilen sjunker sedan igen, ner till ca +76,3 vid Magasinsbyggnaden för att återigen stiga till +80,1 (områdets höjdpunkt) för att slutligen landa på ca +77,4 vid Jularpsvägen. Ravinen utgör områdets lågpunkt med en höjd på 73,63 m.ö.h.



Figur 23. Topografins (figur 24) skärning.

95
85
75



Figur 24. Höjdförhållanden i området. Skärning se figur 18.

Trygghet och säkerhet

En individ i samhället ska kunna känna trygghet i det offentliga rummet och vid sin bostad. Människor ska våga använda sig av det offentliga rummet oavsett tid på dygnet. För att en plats inte ska inge otrygghet behöver platsen utformas så att:

- den inbjuder alla stadens människor att nyttja platsen,
- området ska ha en god överblickbarhet - det ska vara en plats som en människa känner att den är trygg i och vill återkomma till,
- det behöver finnas god kommunikation och tillgänglighet - omvägar för att nå sin destination är inte önskvärda och
- estetiken ska vara god - en fin och vacker plats återkommer människan till. Platsen blir välbesökt och befolkad av liv och rörelse.

En människa ska ha en upplevelse av att vara skyddad från brott. En plats ska ge en känsla av säkerhet så att människor inte känner sig hotade av exempelvis hotfulla människor eller ödsliga platser. För att kunna skapa en säkrare miljö och att det ska fungera behöver alla invånare och besökare vara

med och påverka samt ingripa vid någon sorts fara. Ett ingripande behöver inte vara fysiskt, ett ingripande kan vara att tillkalla på hjälp.

Människor i rörelse skapar en social kontroll i staden. Om en plats har social kontroll leder det till att människor känner att platsen är trygg att vistas på. En svag social kontroll är när ett område urbaniseras vilket innebär att det finns få eller inga människor som övervakar/ser ett område. Social kontroll skapas genom att människor rör sig till fots eller på cykel genom ett område.

Människor kan känna rädsla för platser och för möten med andra individer. En faktor till rädslan är att individen inte vet vem eller vilka som kan ha en dold avsikt med mötet som uppstår. Ytterligare en faktor som kan skapa rädsla är byggnaders utformning. En byggnad med fönster högt uppe eller en fönsterlös fasad kan inge en osäkerhetskänsla eftersom den otrygga individen upplever det som att det inte finns någon människa i närheten som skulle kunna ingripa om något skulle ske. Andra faktorer som kan inge en känsla av rädsla är att det offentliga rummet är nedskräpat och klottrat i/på. Nedskräpning indikerar att platsen är okontrollerad och därmed vara farlig att vistas på under framfö-

ralt den mörka tiden på dygnet. Klotter sänder ut ett budskap om att platsen är ödslig eftersom klotter har utförts obemärkt och därmed finns det risk att ingen skulle se om ett annat sorts brott skulle utföras på platsen.

Programområdets upplevda trygghet och säkerhet
Magasinet och Silon utgör idag inte någon trygg plats under de mörka timmarna. Eftersom det är baksidor som ingen ser, har ett skräpigt intryck, en ovårdad bebyggelse och minimal belysning inom området. Sitter det någon på avsattsen in till Magasinet en kväll kan platsen upplevas som osäker av förbipasserande. Även lagerhallen bidrar till att öka otryggheten eftersom det är en stor lokal som har en mörk baksida som det inte finns någon överblick på. Det syns på byggnaden att platsen är övergiven och att det inte finns någon social kontroll eftersom byggnaden är nerklottad.



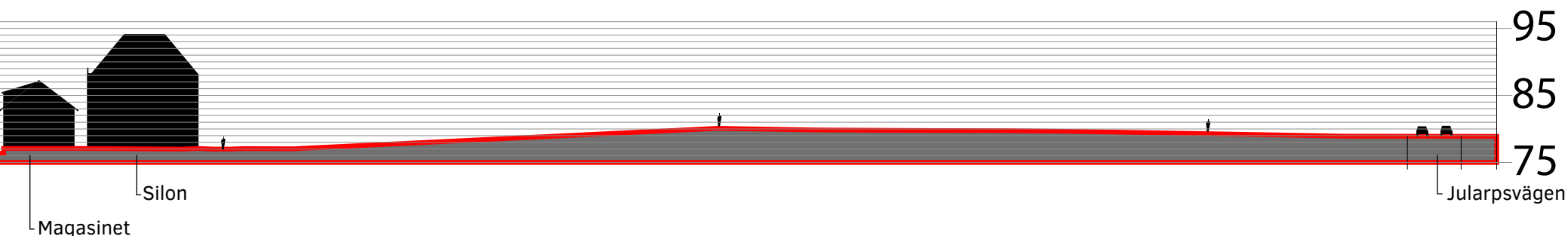
Figur 25. Baksidan av Magasinet och Silon samt det ovårdade och skräpiga intrycket av Magasinets framsida.

Övrig yta av programområdet består av öppen grusplan, som har god överskådlighet och upplevs således som en säker plats att passera.

Ravinen saknar belysning och blir därför mörk och osäker att gå igenom på kvällen när mörket har anlänt.

Parkeingsytan på fastighetern Bävern 37 är öppen och överskådlig och bedöms kunna vara en trygg plats. Det som skulle kunna göra den otrygg är att den ligger i en svacka bakom befintlig bostadsbebyggelse och avgränsas av vegetation.

Markområdet som i programmet blir infartsgatan från Tvärgatan är i nuläget en öppen dubbelsidig parkeringsyta med gatubelysning på ena sidan. I bakkanten av parkeringen är en grusad gång- och cykelväg som leder fram till den tillfälliga parkeringen inom kv Bävern och Bangårdsgatan. Platsen bedöms inte vara otrygg i och med att platsen är överskådlig och det finns belysning, däremot vägen mellan parkeringen och bangårdsgatan kan upplevas otrygg eftersom sikten är bruten, belysningen står glest och det är mycket vegetation som gör platsen överskådlig.



Marktekniska förhållanden

En översiktlig geoteknisk utredning för området är utförd. Utredningen omfattar inventering av jordarter, grundvatten och radon samt en bedömning av nybyggnadsmöjligheter.

I området togs totalt 10 borrhöjningar. Jordlagerna är till största delen en blandning bestående av bärlagergrus, sand och morän. Berggrunden är en kvarts-fältspatsrik sedimentär bergart (sandsten, gråvacka m.m.).

Grundvattnet påträffades vid + 73,56. Det är ca 3 meter under befintlig marknivå. Grundvattenströmningen för utredningsområdet riktas mot Ravinen respektive Tjurasjö. Grundvattenstatusen är god.

Området är klassat som normalriskmark för radon. Sedvanlig tätning föreslås för att minimera inträngning av radonhaltig jordluft.

De geotekniska förhållandena bedöms som gynnsamma för exploatering. Grundläggning kan ske på sedvanligt sätt med bottenplatta och det bedöms även att källare med golvnivå $\geq + 74.5$ kan anläggas inom området.

Eftersom skiftande verksamheter har förekommit i kv Råven 1 och Bävern 10 i mer än 100 år finns viss risk för markföroreningar. Det har inte framkommit indikationer på att området skulle vara förorenat på ett sätt som allvarligt försvårar exploatering. Enligt länsstyrelsen är området i riskklass 4 - liten risk (den lägsta klassen för potentiellt förorenade områden). En miljöteknisk markundersökning har gjorts för att konstatera förekomsten av eventuella markföroreningar och behov av åtgärder.

Markföroreningar

Den miljötekniska markundersökningen för Västra Stationsområdet som tagits fram av konsultföretaget Tyréns (2016) medförde att det gjordes 11 jordprover för området. Dessa prover analyserades för metaller och PAH (se blå ruta intill), BTEX (bensen, toluen, etylbensen, och xylener.), alifanter, aromater och metylkvicksilver. Resultatet av den miljötekniska undersökningen visar halter av metaller - bly och kvicksilver - inga uppmätta metallhalter överstiger Naturvårdsverkets tillämpade riktvärden för känslig markanvändning. Undersökningen redovisar även metylkvicksilver och petroleumämnen i fyllnadsmassor och i naturlig jord. Grundvattenprovet som tagits visar inte på någon föroreningsförekomst, dock ett något lågt pH. Värdena som mätts upp för området och som överstiger något av Naturvårdsverkets riktvärden är redovisade i tabellen nedan:

Ämne	1	2	3	Provpunkt
Bly (mg/kg TS)	20	50	400	24 & 21
Kvicksilver (mg/kg TS)	0,1	0,25	2,5	0,13 & 0,15
Metylkvicksilver (ug/kg TS)	-	-	-	0,58, 0,17 & <0,06
PAH M (mg/kg TS)	2	3	20	4, 3,6, 2,1 & 3
PAH H (mg/kg TS)	0,5	1	10	3,8, 4,9, 2,3, 3,3, 1,1, 2,3 & 0,57

1 Halter högre eller lika med Naturvårdsverkets Handbok 2010:1 för mindre än ringa risk

2 Halter högre eller lika med Naturvårdsverkets generella riktklinjer för känslig markanvändning

3 Halter högre eller lika med Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig markanvändning

Resultatet indikerar att grundvatten, naturlig jord och djupare fyllnadsmassor inom undersökningsområdet inte förorenats av tidigare verksamhet. Ytliga fyllnadsmassor bedöms dock påverkat av diffus PAH-förorening. Någor förhöjda metallhalter i ytlig mark utanför magasinbyggnaden föranleder viss misstanke om påverkan av ex. betning, men uppmätta halter är låga - klart under generella riktvärden för känslig markanvändning.

I det översiktliga skedet (detaljplaneprocessen) behöver det inte genomföras några ytterligare provtagningar och/eller utredningar. Det är först när byggnader planeras att byggas inom området som kompletterande provtagningar och riskbedömning för människa och miljö utifrån de förhöjda PAH-halterna behöver genomföras. När förutsättningarna finns för var en byggnadskropp ska placeras inom området det är då det är lämpligt med vidare utredning av marken.

PAH = finns i petroleum och kol samt bildas vid förbränning av organiskt material. Detta betyder att ämnena förekommer i stadsmiljöer. De bildas även vid grillning av mat, främst från proteinrik sådan såsom kött. Den svarta stekytan kan innehålla koncentrationer av PAH:er som långt överstiger gränsvärden i luft, varför grillad mat kan anses vara en orsak till ökade cancerfrekvenser hos människor. Småskalig vedeldning, trafik inklusive fartygstrafik och rökning är de huvudsakliga källorna till utsläpp av PAH i luft i Sverige. Spill av eldningsolja, till exempel bunkerolja till fartyg, ger utsläpp av PAH till mark och vatten.



3 | Förslag

Utbyggnad enligt planprogrammet innebär i den första etappen av Västra Stationsområdet att cirka 100 stationsnära bostäder med inslag av centrumverksamhet möjliggörs.

Bebyggelse

Höör planlades med en idealstadsplan som har en tydlig representativ axel från stationshuset söderut mot Gamla torg och en funktionell "baksida" med bangård och verkstäder (kv Råven och kv Bävern).

Denna "baksida" ska omvandlas till en del av tätorten genom att bebygga området med nya flerbostadshus och lokalisera en mötesplats i direkt anslutning till stationen i form av ett torg.

Läget vid Höörs station innebär unika möjligheter att planera för bostäder i trivsam naturnära småstadsmiljö med tillgänglighet till regionens hela utbud av arbetsplatser, utbildning och kultur.

Naturkontakt och utblickar mot både Tjurasjö och Ravinen kan ge en spännande och varierad boendemiljö i kontrast mot närheten till stationens mer strikta formspråk. Det är viktigt att området kan erbjuda ett attraktiv boendemiljö både genom utformningen av allmänna platser, halvprivata gårdar och själva byggnadernas arkitektoniska egenskaper.

Nya flerbostadshus föreslås norr om Bangårdsgatan - mellan Tjurasjö och Magasinet.

Kvarteren föreslås innehålla en blandad bebyggelse med bostäder, kontor, lokaler och servicefunktioner. Detta för att skapa mötesplatser och ett attraktiv stadsmiljö med ett socialt liv. Gestaltungsprinciper-

na innebär att 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. Föreslagna lokaler kan utgöra en samlingslokal för ett framtida trygghetsboende. Det finns i nuläget ett behov av trygghetsbostäder och någon del av programområdet kan komma att innehålla denna bostadstyp i en av byggnaderna. Eftersom det är ett attraktivt läge behöver trygghetsboendet vara av den karaktär att de boende klarar sig själva mestadels av tiden, men att det finns personal i byggnaden under en viss tid på dygnet. Lägenheterna utformas för att fungera som vanliga bostadslägenheter så att det i framtiden är lätt att anpassa flerbostadshuset för alla - lägenheterna behöver inte byggas om. På sikt kan även de samlingslokaler som föreslås i bottenplan omvandlas till mer kommersiella lokaler.

För att möta de skilda behov som finns av olika typer av boenden, och för att skapa en blandad och attraktiv stadsmiljö, är det önskvärt att åstadkomma lägenheter av olika storlekar och med olika upplåtelseformer (såsom hyresrätter, bostadsrätter, ägarlägenheter eller kooperativa hyresrätter).

Kvarteret Råven och kvarter Bävern utgår från småstadens människovänliga skala och därför föreslås den nya bebyggelsen ansluta till Höörs karaktär. Gestaltungsprinciperna innebär att 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.

Principerna innebär även att den nya bebyggelsens höjd ska variera i höjd för att på så sätt skapa en småskalighet och variation som överensstämmer med närliggande bebyggelseområden. De nya byggnaderna på kv Råven 1 föreslås bli 3-7 våningar. Byggnaderna utformas med smala huskroppar med genomgående lägenheter för att möjliggöra en ljuddämpad sida på varje lägenhet i området.

Det nya bostadsområdet bör visa på en modern, hållbar arkitektur samtidigt som den historiska och geografiska kontexten behöver avspeglas i arkitekturen. Det bör synas i materialval, skala och formspråk. Gestaltungsprinciperna innebär att ny bebyggelse utformas med en förhöjd sockel, sadeltak och att ha fasader med huvudsakligen tegel som kan kompletteras med puts. Dessa tre bebyggelseprinciper utgår från det befintliga byggnadsbeståndets utseende och har anammats för att knyta samman den nya bebyggelsen med den omgivande. Det centrala läget inbjuder till en stadsmässig karaktär och bör exploateras därefter.



Figur 26. Skissad illustration över ett nytt flerbostadshus.



Figur 27. Det är möjligt med två-tre byggkroppar inom kvarteret Råven 1. Varje byggnadskropp kan inrymma 30-35 lägenheter vilket innebär cirka 90-105 lägenheter inom kvarteret Råven 1.



Figur 28. Planskiss för fastigheterna Råven 1, Bävern 37, Höör 51:1, Höör 56:7 och del av Bävern 10. Planskissen visar vilka användningsområden det planeras för inom det tilltänkta planområdet. Planområdet avgränsas med en lilaprickad linje.

Kvarter med fasader i gatuliv skapar förutsättningar för attraktiva lokaler för service och verksamheter (ex. samlingslokaler och/eller handel) i bottenvåningar och ger ett attraktivt gaturum för dem som rör sig i stråket längs Bangårdsgatan.

Slutna kvarter är fördelaktigt ur akustiskt perspektiv. De slutna kvarteren mot Bangårdsgatan medför att ljuddämpade sidor och en tystare boendemiljö in mot gårdarna skapas och gårdsmiljön erbjuder ett lugn samt en möjlighet till återhämtning. Bebyggelsen kommer omgärda gröna innergårdar och kvarteren öppnar sig mot Ravinens gröna lunga.

Det bullerutsatta läget medför att byggnaderna i viss mån behöver bilda en "rygg" för att skapa tysta gårdar. Alltför långa byggnadskroppar tenderar dock att upplevas monotona varför en kvartersstruktur är ett lämpligt val. Gestaltungsprinciperna tydliggör att en slutna kvartersform behövs för att hantera buller från järnvägen, kollektiv- och biltrafiken. Kvartersstrukturen möjliggör genomgående lägenheter, vilket innebär att en tyst sida skapas mot gårdarna.

Exempel på hur byggnader kan skapa ljuddämpande miljöer: Mellanrummen som skapas mellan de nya flerbostadshuskropparna kan länkas samman med inglasade balkonger för lägenheterna och i entréplan finns det en öppning in till gårdarna. På detta viset skapas ytterligare en bullerdämpningsåtgärd samtidigt som öppningarna i entréplan inbjuder förbipasserande att gå genom området i stället för utmed en fasad. Släppet mellan husen skapar ett varierat och intressant gaturum. För en fotgängare skapas en nyfikenhet över vad som finns



Figur 29. Exempelskiss som illustrerar en sammanlänkning av flerbostadshusen med inglasade balkonger. Denna bild visar inte framtidens byggnader inom området utan endast ett exempel på en bulleråtgärd.

innanför genomgången och blicken riktas ditåt och fortsättningen av promenaden kan komma att gå igenom området.

Takens form och egenskaper kan minska eller dämpa ljudets utbredning, exempelvis att byggnadens takvinkel är utformat på sådant sätt som medför att det oönskade ljudet leds bort från platsen.

I nuläget finns inga färdiga förslag på områdets utformning av bebyggelsen. För att undvika att gaturummet känns slutet och stängt och i stället har en variation och intimitet behöver man arbeta vidare med utformningen av fasader och bottenvåning.

Vision om ett hållbart bostadsområde

Västra Stationsområdet är ett område som skulle kunna ha klimatsmarta boendelösningar, såsom gröna tak och väggar samt solceller. Läget intill stationen medför att området kan lämpa sig för denna sorts boendemiljö. Kommunen ser positivt till att kommande byggherrar kan bidra med smarta lösningar, en utmaning för byggherren.

Exempel på positiva effekter av:

- Gröna tak är att de kan bidra till en grönare upplevelse av bostadsområdet utifrån, har en kylande effekt på byggnaden, tar upp regn och har en isolerande effekt på vintern.
- Gröna väggar är ett bättre mikroklimat, en ökad grönska på gårdarna och är ljudreducerande.
- Solceller är att de kan bidra till en användning av förnyelsebar energi sänka driftskostnaden för fastighetsägaren och även ge en intäkt för fastighetsägaren vid försäljning av överskottseenergi.

Torg/Mötesplats

En central mötespunkt föreslås i huvudstråket mellan Höör Väster och stationen, detta är en given plats då det är navet i hela utbyggnadsområdet och ligger i direkt anslutning till stationen. I gestaltungsprinciperna framgår det också att ett torg på föreslagna plats betonar den historiska gatustrukturen i och med att det placeras i förlängningen av Lantmannagatan och som en motsvarighet till Lilla torg. Platsen kan bli en magnet som innehåller människor i rörelse och betraktare genom att

de vilar på en bänk eller alternativt sittande på ett framtida fik/café. Den gamla Magasinbyggnaden utgör den historiska länken i det nya området och innehåller någon typ av verksamhet som lockar människor och får pendlarna att stanna till på platsen. Bottenvåningen i byggnaderna kring torget blir mest attraktiva att möjliggöra verksamheter i.

Syftet med torget/mötesplatsen är att skapa en trevlig passage med en mindre och gemytlig plats. En plats som känns trygg att besöka och där möten kan uppstå, både planerade och oväntade. Platsen behöver ges en omsorgsfull gestaltning och bli tilltalande - en välkomnande miljö. Inom torget/mötesplatsen skulle det kunna inrymmas någon sorts aktivitet, så som ett markschackspel eller kanske ett utegym.

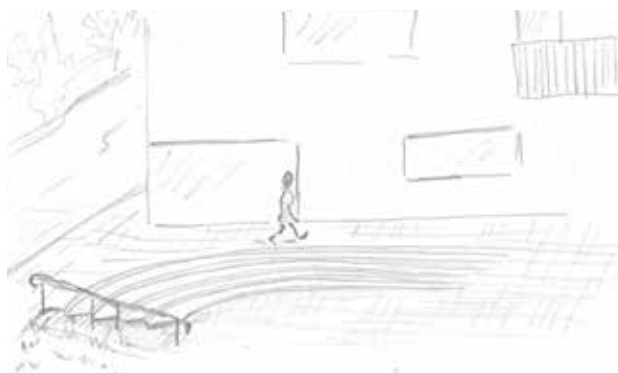
Magasinet erbjuder en möjlighet till att skapa en stadsmiljö som är unik för Höör. Magasinet är en spännande lokal som förmedlar en berättelse om Höörs historia och för att folk ska kunna uppleva denna miljö lämpar sig byggnaden för någon storts utåtriktad verksamhet. En kulturinriktad verksamhet, så som ett bibliotek, skulle kunna vara lämplig i Västra Stationsområdet och även kunna utgöra en av flera magneter inom området.

Magasinet placering i området ligger bra i förhållande till en tänkt etappindelning av kvarteren Råven och Bävern. Byggnaden utgör en naturlig avgränsning till den första utbyggnadsetappen och bidra till att området blir en attraktiv närmiljö för boende och verksamma.

Det är viktigt att få till gestaltningen av torget så att nivåskillnaden inte blir en barriär.

Den befintliga platsbildningen precis vid gång- och cykeltunnelns mynning behöver integreras med det nya torget/mötesplatsen intill Magasinet. Det förutsätter åtgärder för att minska Bangårdsgatans barriärverkan. En möjlighet kan vara att halva ytan mot det nya torget blir en plan yta och resterande av ytan mot Magasinet förses med en trappa. Dessa två ytor möts och utmynnar i en plan yta så att torget även kan nyttjas av de med funktionsnedsättning. Alla behöver kunna nå verksamheten i Magasinet. Trappan kan utgöra en sittyta och leda till verksamheten som lokaliseras i Magasinet nedre plan/entréplan. Dessa två ytor som kopplas samman bidrar även till en spännande rumsbildning.

Magasinet är det befintliga och föreslagna framtida landmärket i området. Det blir utmärkande och avvikande både arkitektoniskt och historiskt i området. Det centrala läget utmed järnvägen bidrar till att landmärket utgör en reklampelare för Höör och blir en tydlig entré till orten. Läget kan ge publicitet åt orten genom att förbipasserande med tågen kan



Figur 30. Exempelskiss över den plana ytan och trappan till Magasinet.

lockas till att besöka Höör och även undersöka mer vad kommunen har att erbjuda.

Stråk

Från Magasinsplatsen utgår det dominerande gångstråket mot de tydligaste målpunkterna stationen med gång- och cykeltunnel under järnvägen och centrum. En målpunkt norrut är *Höör Väster* som planeras att byggas ut med upptill 3 nya etapper med enbostadshus och flerbostadshus under de närmaste 20 årsperioden. Det kommer medföra en strömning av människor som ger Västra Stationsområdet liv och rörelse.

Hela planområdet bör ha genomgående gång- och cykelvägar mellan byggnaderna. Huvudstråken för gång och cykel kommer dock vara mellan Lantmannagatan och Bangårdsgatan över det nya torget samt mellan Tjurasjö och torget via gårdsgatan - mellan Ravinen och den nya bebyggelsen.

Trafik

Bilarnas framkomlighet inom området bör begränsas och tillåtas inom begränsade delar av området på de gåendes villkor.

Strukturen av huvudgator förändras inte. Den nya täta bebyggelsen trafikmatas i huvudsak från Bangårdsgatan. Den nya stadsdelens integration med omgivande stadsmiljö och möjlighet för att locka till liv och rörelse medför att nya gång- och cykelstråk, gårdsgator och lokalgator kommer att anslutas till befintliga lokalgator. Torget binder samman Lantmannagatan med Bangårdsgatan men utformas inte för genomgående motortrafik (figur 31).

Rödprickig linje = endast servicefordon på en gårdsgate-liknande gatuutformning.

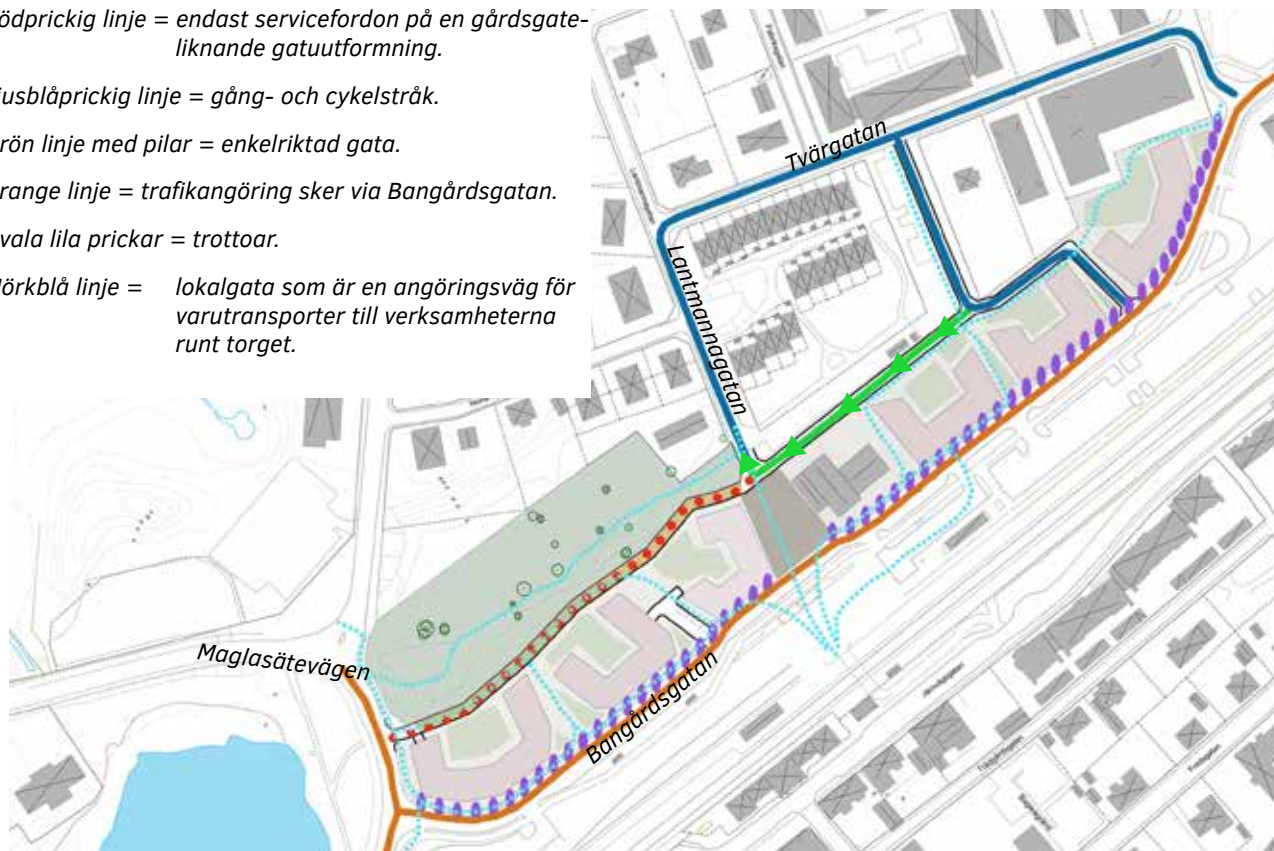
Ljusblåprickig linje = gång- och cykelstråk.

Grön linje med pilar = enkelriktad gata.

Orange linje = trafikangöring sker via Bangårdsgatan.

Ovala lila prickar = trottoar.

Mörkblå linje = lokalgata som är en angöringsväg för varutransporter till verksamheterna runt torget.



Figur 31. Illustration med de olika stråken för oskyddade trafikanter och fordonstrafik,

Trafikangöringen till etappen inom kvarteret Råven föreslås ske via mindre kvartersgator från Bangårdsgatan som enbart är till för att boende ska nå sin parkering. En gårdsgata föreslås också mellan Ravinen och den nya bebyggelsen (gul i figur 31 med röda prickar på) och gårdsgatan bör placeras på höjden och inte nere i Ravinen. Det exemplifie-

rade gårdsgatan utformas för gående och cyklister men behöver också möjliggöra passage för utryckningsfordon och sopbilar. Ingen annan fordonstrafik ska passera på föreslagen gårdsgata.

Ett annat exempel på vägdragnings inom området är kvarteret Bäverns trafikmatning. Matningen

föreslås ske via en lokalgata som binder samman Bangårdsgatan och Tvärgatan (delen av denna väg som går mellan Bangårdsgatan och där den enkelriktade vägen börjar, ingår inte i föreliggande programförslag). Denna gata föreslås även förbindas med Lantmannagatan och kommer även vara angöringsväg för varutransport till verksamheterna runt torget. En enkelriktning av någon del av gatan kan vara aktuell för att förhindra smitvägar eller genomfartstrafik (se förslag på figur 31). Utformningen av lokalgatan bör bli en smal väg utformad på de gåendes villkor.

Förslaget syftar till att skapa en finmaskig och människovänlig gatustruktur samtidigt som ytkrävande och fula vändzoner undviks. Gatumiljön kommer utformas så att den blir attraktiv för gångtrafikanter och cyklister, möjlig att utnyttja för nytotrafiken, men inte attraktiv för annan motortrafik. Detta innebär att fordonstrafiken begränsas och de boende längs berörda gator får minskade olägenheter.

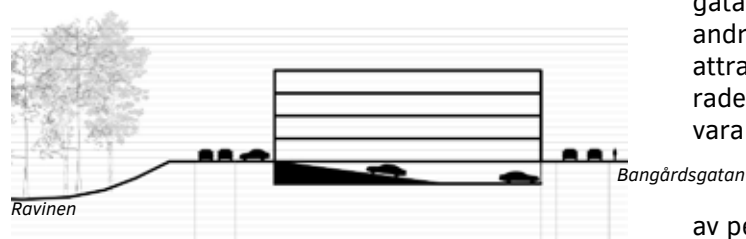
Illustrationen över områdets angöringar och gångstråk är inte något färdigt förslag, utan en konceptskiss/exempel för att klargöra att området inte är avsett för fordonstrafik utan det är på de oskyddade trafikanternas villkor.

Parkering

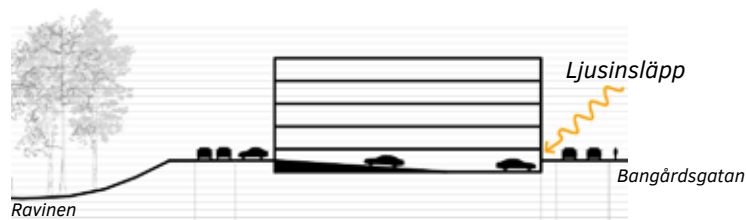
Boendeparkering och gästparkering för tillkommande bebyggelse ska tillgodoses inom varje kvarter. Gestaltungsprinciperna tydliggör också att det inte kommer att vara tillåtet med markparkering på kvarterens innergårdar eftersom dessa ska utformas för vistelse och understödja en attraktiv boendemiljö. Skulle ett parkeringsgarage anläggas

under den nya bebyggelsen skulle detta möjliggöra en högre exploatering av området och en mer attraktiv stadsmiljö som kan vända sig till gående och cyklister tas fram. Parkeringsgarage kan nyttja den befintliga topografin i området och kan till exempel vara halvt nedgrävda för att spara i dyra anläggningskostnader. Parkeringsgarage som inte är helt nergrävda kan även bidra till en tryggare känsla för de boende. Utformningen görs så att naturligt ljus kommer in och kontakt ges till stadslivet utanför. Parkeringen bör ej läggas djupare än +74,5 meter över havet på grund av grundvattennivån i området.

Höörs kommun har en parkeringsplan under framtagande och i skriften redogörs en parkeringsnorm. "För flerbostadshus grundar sig beräkningen på att



Figur 32. Illustration över hur garaget under bostadshuset kan placeras. Antingen helt under marken som överskär bilden visar eller att garaget är halvt underjordiskt, som den nedre bilden visar.



en bostad i snitt är 100 kvm i BTA [brutto area].” Bilplatsbehovet för ett flerbostadshus i Höörs tätort är 0,7 platser/ bostad. För en byggnad som innehåller 35 lägenheter innebär det att det behövs 25 parkeringsplatser (varav 4 stycken är besöksparkering). Däremot ligger programområdet i direkt anslutning till goda kollektivtrafikmöjligheter med både buss och tåg. Detta medför att programområdet lämpar sig för en lägre siffra för bilplatsbehovet. Kommunen gör bedömningen att en siffra på 0,5 är mer lämplig för området. Det innebär att det behöver finnas 18 parkeringsplatser för ett hus med 35 lägenheter.

Markparkering för besökare till boende och verksamheter i området bör ordnas längst Bangårdsgatan och utformas med materialval och eventuella andra användningsområden så de bidrar till en attraktiv gatumiljö både när det står bilar parkerade och när de är tomma. Dessa parkeringar ska vara korttidsparkeringar för att tillgodose behovet av parkeringar närmast besöksmålen runt det nya torget och så att de inte används av pendlare och därmed alltid är upptagna.

Behovet av att ta bilen till området bedöms som litet utifrån det centrala läget vid järnvägen och att det ligger bostadsområden runtomkring som gör det möjligt för människor att gå eller cykla dit.

Bävern 37

Inom programområdet finns även fastigheten Bävern 37 (grön yta på figur 33) som regleras i gällande detaljplan som industrimark men tillhör bostäderna väster om programområdet. Denna fastighet inkluderas i programområdet. I kommande planhandlingar kommer det bedömas om det är möjligt att tillåta carports/förråd någonstans inom området för detaljplan.



Figur 33. Utbredningen på fastigheten Bävern 37.

Gång- och cykel

Området planeras för gång- och cykeltrafik inte för bilar. Shared space, gårdsgator, gång- och cykelvägar med en utformning som inte välkomnar genomfartstrafik.

När hela kv. Råven är utbyggt med flerbostadshus är det önskvärt att det mellan byggnaderna finnas gång- och cykelvägar. De nya gång- och cykelvägarna kommer anslutas till befintliga lokalgator, detta för att bidra till att det blir liv och rörelse genom området.

Grönstruktur

Ravinen utvecklas och bevaras som naturmark för närrekreation. Med nya flerbostadshus precis intill kommer betydelsen av denna vilda lunga att öka.

De befintliga nivåskillnaderna tas tillvara i området för att skapa olika rum och karaktär inom området. Gröna kilar tränger genom området från Ravinen och leder vidare fram till stationen för att visa de gröna kvalitéerna som Höör har. För att få fram det gröna hela vägen genom området krävs en genomarbetad tanke på stråk och vilken typ av grönska som ska återspeglas i området.

Höör är en naturnära kommun, men den attraktiva närheten till naturen är inte exemplifierande och tydlig i centrala Höör. Det är positivt om det gröna Höör kan visas upp på byggnader, gator och torg, både för de boende och som annonspelare för de som passerar genom Höör med tåg.

Stråk och siktlinjer bör i möjligaste mån utformas för att ge stora delar av stadsdelen kontakt med park- och naturmiljöerna.



Figur 34. Föreslagen grönstruktur med genomgående gröna stråk, enligt Utvecklingsplanen.

Ny, främst offentlig grönstruktur i området bör kopplas via stråk till Ravinen och eventuellt Tjurasjö. Detta kan göras via användningen av trädslag som finns i Ravinen som går genom området och fram till stationen. Inom Ravinen finns ett flertal större träd som är bevarandsvärda. I kommande detaljplan bevaras ravinens växtlighet som naturmark.

Ravinen och Tjurasjö är två viktiga kvaliteter i området och det är viktigt att dessa områdens kvaliteter nyttjas och kopplas samman på ett bra sätt med den nya stadsdelen. Åkersbergs ekhagmarker välkomnar till strövtåg vidare i grönstråken längs Höörsån.

Mindre gröna närrekreationsområde i tätbebyggda områden har ett stort värde, inte minst för grupper i samhället som inte har möjlighet att ta sig ut långt på kort tid. Det gäller t ex barn, äldre eller människor med funktionsnedsättning. Förutom

rekreations och medicinska värden finns det även sociala och pedagogiska värden i en natur- eller parkmiljö.



Figur 35. Parkstråket längsmed Tjurasjö.

Höjder

Höjdskillnaderna är ett karaktärsdrag för centrala Höör. Gator och byggnader har genom ortens utveckling accepterat och anpassat sig till den varierande topografin. De inventerade höjdskillnaderna inom området är förutsättningar som kan ge variation, rumsmöjligheter och tydliga avgränsningar. Utgångspunkten är att de befintliga höjderna ska nyttjas och utformningen av byggnader och allmänna platser/vägar behöver i möjligaste mån anpassas till dessa höjdskillnader. Parkeringsgarage kan nyttja höjderna positivt och eventuellt placeras in i sluttningar och detta innebär att det inte krävs stora schaktningar av området.

Inslag av dagvatten

Vatten kan bidra till en attraktiv gestaltning av boendemiljön. Dagvattnet kan synliggöras i ett öppet dagvattensystem inom området. Grönstrukturen och dagvattenhanteringen kan kombineras på olika sätt som bidrar till både tekniska lösningar och attraktiva boendekvaliteter. De kan ge kvaliteter både när det är vatten i systemet och torrlagt. Så kallade "Rain gardens" avlastar det befintliga dagvattensystemet genom att dagvattnet leds till dagvattenmagasin formade som refuger eller ett mindre grönområde i en svacka med planterade vattentåliga växter. Växterna tar hand om en del av vattnet och överskottet går ner i de befintliga dagvattensystemen.

Mindre kanaler kan skapas i gatan. Ett genomgående kanalsystem och andra former av öppna dagvattensystem kan nyttjas för att knyta området med Tjurasjön i väster.



Figur 36. Förslag på dagvatteninslag i den offentliga miljön.

Det finns en möjlighet att kulvertera dagvattnet genom att ledningar kopplas från Tjurasjön via kulvert under Åkersbergsgatan till Ravinen och vidare mot Magasinet för att slutligen förbindas till Klocksjön.

Service

Centrumverksamhet, handel, service och kulturverksamhet är utåtriktade funktioner som bör koncentreras till den centrala punkten av utbyggnadsområdet där det föreslås ett torg/mötesplats och utmed Bangårdsgatan. Dessa utåtriktade funktioner leder till att människor drar sig till platsen och finns det människor så lockar det fler människor till en plats. Folk drar sig till de miljöer där det finns ett socialt liv i den offentliga miljön, man vill vara där det händer något. Framtida verksamheter kan dra nytta av det sociala livet samtidigt som de bidrar till att stärka mötesplatsen genom att kunna skapa fler samlingsplatser i området.

Den nya byggnaden närmast torget kan i ett första skede innehålla samlingslokaler för exempelvis ett trygghetsboende eller lokaler som kan användas för andra verksamheter (ex. kurser av olika slag så som måleri, matlagning, hantverk m.m.) som behöver lokaler och som kan bidra till att liv och rörelse skapas i entréplan. När efterfrågan finns kan lokalerna i entréplan omvandlas till lokaler för handel av olika slag.

Trygghet och säkerhet

Tanken med det nya torget är att det ska vara en inbjudande plats för människor att mötas på och passera igenom. Detta medför att området blir befolkat och får en social kontroll och skapar en trygghetskänsla hos individer. Torgytan behöver vara överblickbar med inslag av inbjudande grönska som gör platsen vacker och lockar folk till att vilja återvända. Dessutom behöver torgytan göras överskådlig så det inte skapas mörka platser som kan bli tillhåll för andra människor. Träd kan till exempel belysas upp för att ge åskådaren en inbjudande känsla av området.

I förslaget har huvudsakligen tanken varit att området ska vara planerat för fotgängare och cyklister. Detta medför att området anpassas till denna grupp av människor och skapar ett flertal gång- och cykelstråk genom hela området (se figur 31 på sid. 28). I och med att området befolkas och har en social kontroll behöver det inte skapas omvägar, eftersom platsen ger ett säkert intryck. Dessa gång- och cykelstråk får givetvis inte vara mörka, innehålla sly och buskvegetation som inte är överblickbara utan vara öppna platser med god

överskådlighet och en belysning som är anpassad för denna grupp av människor. Belysningen bör inte vara bländande, dvs den behöver stå på ett sådant avstånd så att det inte skapas mörka ytor och sedan ljusa ytor - utan det bör vara ett jämt ljusflöde.

Estetik i området är viktigt. Är platsen vacker och tilltalande medför det att människor vistas i den miljön och inbjuder därför inte till kriminallitet och brott. En miljö som folk gärna vistas i, blir svår att inta för de kriminella eftersom det finns en ökad risk för dem att bli upptäckta på en plats som det finns ett socialt liv i. En plats som ger ett dåligt intryck, folktomma och inte är estetiskt tilltalande kan inbjuda till skadegörelse. Andra brottförebyggande åtgärder kan vara s.k. symboliska hinder - gränser. I staden visas det upp vad som är offentligt och vad som är privat, det bildas zoner/gränser. Alla symboliska hinder är inte helt optimala, såsom ett högt staket/plank - kan bli en baksida som kan upplevas otrygg. Däremot hinder såsom rabatter, skyltar och markbeläggning, dessa är överblickbara men utgör en gräns mellan två platser.

Gatumiljön kommer utformas så att den blir attraktiv för gångtrafikanter och cyklister, möjlig att utnyttja för nyttotrafiken, men inte attraktiv för annan motortrafik. Genom att arbeta för att skapa en god miljö för fotgängare och cyklister så bedöms området kunna få en god social kontroll.

Bebyggelsen närmast torget föreslås bli en byggnad för samlingslokaler/handel i entréplan och bostäder i våningarna ovanpå. För att inte skapa stängda fasader är tanken att samlingslokalerna/handeln kan ha öppna glaspartier/skyltfönster ut mot gatan. Dessa bör vara upplysta kvällstid och



Figur 38. Föreslag på skyltfönster där skyddet (galler i detta fallet) till butiken är bakom själva skyltningen.

inte stängas med metalljalousier. De kan i stället förses med galler innanför skyltfönstret om verksamhetsinnehavaren vill ha något sorts skydd i lokalen.

De framtida byggnader som kommer ansluta till flerbostadshuset i föreliggande planprogram kan utformas på likartat sätt med samlingslokaler/handel i entréplan. Om det istället blir ett halvt underjordiskt parkeringsgarage behöver detta utrymme förses med ljusinsläpp såsom fönster. Dessa fönster kan medföra att parkeringsgaraget inte känns otryggt eftersom det kommer in ljus utifrån utöver den belysning som finns i garaget. För de människor som passerar utanför inges det en säkerhet över att det kan finnas människor som ser och har överblick genom de lägenheter som finns nära markplan och människor i garaget kan se ut och se om något händer på gatan ovanför. Anordnas det även inglasade balkonger mellan bostadshusen kan

människor på balkongerna se människorna som rör sig på gatan.

Varutransporter och samhällsnyttiga fordon är de fordon som huvudsakligen ska nyttja den nya gatan som når området via Tvärgatan i områdets norra del. Denna gata utformas som en mindre och smal och anpassas till de gående och deras villkor. Därmed behöver belysningen huvudsakligen vara anpassad för den oskyddade trafikanten och inte för fordonstrafiken. Gång- och cykelbana behöver separeras från den nya gatan för att inte inge en känsla av att gatan är bredare än vad den är och därmed bidra till en högre hastighet. I största möjligaste mån behöver gång- och cykelvägarna i området ha bra siktlinjer. En bruten siktlinje kan skapa obehagskänslor och leda till att omvägar skapas.

4 Konsekvenser

Detta kapitel redogör för både positiva och negativa effekter/konsekvenser av att planlägga och bebygga programområdet.

Miljöbedömning

Enligt bestämmelserna i 4 kap 34 § Plan- och bygglagen (PBL) samt 6 kap 11 § miljöbalken (MB) ska en miljöbedömning göras för en detaljplan om dess genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Höör kommun har inte tagit slutgiltig ställning till frågan om planarbetet kan medföra betydande miljöpåverkan, men har sammanställt möjliga miljökonsekvenser. Kommunen kommer att ta ställning till behovet av formell miljöbedömning i samband med upprättande av samrådshandlingar.

Planförslaget innebär att Höör växer med en ny stadsdel i ett centralt och stationsnära läge. Det får stora konsekvenser för stadskaraktären/landskapet eftersom det påverkar centrum där många människor bor, verkar och rör sig. Miljöbedömningen sker samlat för både den nu aktuella planområdet och kommande planläggning i senare etapper.

Ur perspektivet hållbara transporter är det positivt att bygga tätt och stationsnära eftersom det minimerar behovet av personbilstransporter och ger långsiktigt hållbara stadsmiljöer. Planförslaget har därför betydande positiv påverkan avseende transporter.

Magasinet är rester av Höörs industrihistoria och påminner om stationssamhällets framväxt. Byggnaden har därför ett stort kulturhistoriskt värde och hur den hanteras i det fortsatta arbetet får betydande påverkan avseende kulturarv.

Närmiljön för boende och verksamma i anslutning till ny bebyggelse kommer att påverkas genom ökande trafik och skuggning.

Landskapsbild/Stadskaraktär

Fram till för några år sedan utgjordes kv Råven och kv Bävern av ett inhägnat verksamhetsområde på stationens "baksida". Området utgjorde en barriär i orten och var helt avskilt från intilliggande områden. När marken köptes 2009 stod det ett flertal höga lagerbyggnader på området (kan klassas som cirka 2 – 2,5 våningar) och merparten av byggnaderna revs 2011/2012. Idag utgörs samma område av pendlarparkeringar och grusytor som står oanvända och väntar på nästa kapitel i historien.

Planförslaget innebär en blandad småstadsmiljö med lokaler och servicefunktioner i bottenvåningen och bostäder ovanpå, likt den befintliga centrum-

miljön. Byggnadens höjd föreslås bli 3-7 våningar och bedöms inte påverka landskapsbilden nämnvärt med tanke på de gamla lagerbyggnadernas höjd (gällande detaljplan medger en byggnadshöjd på 7,6 meter). Den föreslagna stadsdelen kommer att anknyta till de tätaste och mest urbana kvarteren i den befintliga tätorten utifrån skalan. Den närmare utformningen av kvarteren och bebyggelsen kommer att vara avgörande för om den nya stadsdelen blir en naturlig och integrerad del av tätorten.

Genom att bebygga området med flerbostadshus innebär det att den öppna grusplanen försvinner. I jämförelse med när Byggland fanns på platsen så innebär den nya bostadsbebyggelsen att området går att gå igenom, det blir inte längre någon barriär. Det nya bostadsområdet bedöms inte upplevas som en stökig baksida, utan ska bli ett "ansikte"



Figur 39. Bygglands lagerbyggnader.

utåt för Höör. En plats för möte för alla besökande och de boende i Höör. Att bebygga det gamla verksamhetsområdet med nya bostäder bedöms inte ha någon negativ inverkan på landskapsbilden/stadskaraktären. Tvärtom snarare, eftersom ett socialt liv, med mycket folk i rörelse ökar stadskaraktären för tätorten Höör.

Läget vid stationen ger Västra Stationsområdet potential att utvecklas till en integrerad del i den stadsväv som skapas med utgångspunkt i järnvägsstationerna i det flerkärniga Skåne. För att den potentialen ska kunna nyttjas krävs dock en aktiv planering för en stadsmiljö som lockar folk att röra sig genom området. Utan ett sådant fokus är det mer troligt att området kommer att bli en centralt placerad förortsmiljö.

Den nya bostadsbebyggelsen kommer att lokaliseras till ett bullerstört område eftersom planområdet ligger utmed Södra stambanan. Det innebär att den nya bebyggelsen behöver placeras på sådant sätt att det är möjligt att skapa sidor som inte är lika bullerstörda och att bostäderna som planeras i de nya byggnaderna behöver vara genomgående för att kunna skapa rum med en lägre bullernivå som når de riktlinjer som finns för en acceptabel boendemiljö både inomhus och utomhus.

Skillnaden för omgivningen är att området kommer befolkas med fler människor, mötesplatser uppstår och det skapas ett socialt rum intill järnvägsstationen.

Hållbara transporter

En bebyggelseutveckling som utgår från stations-

lägen är effektivt ur transportsynpunkt eftersom det förenklar resande utan bil. Det ger långsiktigt hållbara stadsstrukturer. Att lokalisera bebyggelsen kring stationen så att förutsättningarna att åka tåg blir de bästa möjliga kallas stationsnärhetsprincipen. Service, såväl kommersiell som offentlig, förstärker bytespunktens roll och gör också att servicen till och från stationen kan nyttjas av alla som rör sig igenom eller intill området. Bebyggelsen ska vara tätast närmast stationen.

Den nya bebyggelsen i kv Råven och kv Bävern beräknas alstra ca 250 bilresor per dygn. Om samma bebyggelse i stället planerades i tätortens utkant med 1-1,5 km till stationen och centrum kan antalet bilresor till och från området förväntas bli mellan 2 och 5 gånger större (beräkningar med hjälp av Trafikverkets Trafikalstringsverktyg, kombinerat med lokala erfarenheter). Att utveckla Höör i stationsnära läge får alltså stora positiva effekter på alla trafikrelaterade miljöproblem, från CO₂-utsläpp och klimatförändringar till buller och trafiksäkerhet.

När utbyggnad av bostäder och verksamheter sker i anslutning till starka kollektivtrafiknoder stärks kollektivtrafiken ytterligare. Västra Stationsområdet erbjuder mycket goda möjligheter att skapa långsiktigt hållbara stadsmiljöer som minimerar behovet av personbilstransporter.

Kulturmiljö

Magasinet och Silon är rester av Höörs tidiga industriella historia och är idag de enda kvarvarande industribebyggelsen som påminner om tätortens stora uppsving i samband med att Höör fick järn-

vägsstation. Magasinet är därtill centralortens idag äldsta bevarade industribyggnad. Kommunen har valt att bevara magasinet och kommer under planarbetet att ta ställning till vilken användning den ska ha i framtiden och vilka om- och tillbyggnader som krävs. Detta kommer att påverka byggnaden, men bedöms kunna bidra till att kulturarvet får en naturlig plats i den nya stadsmiljön.

När det gäller silon har kommunen beslutat att den ska rivas och processen för detta bedöms vara avklarad innan detaljplanarbetet påbörjas.

Natur

Ravinen är en liten grön kil av skogsmark. Stigen genom området vittnar om att området lockar till promenader, trots att det är ovårdat och lite skräpigt. Området innehåller död ved och blanksvart trämyra (som klassas som "livskraftig" i den nationella rödlistan för arter) har identifierats i området. Förslaget innebär att Ravinen säkerställs som naturområde för närrekreation och kommer allmänheten till gagn.

Närmiljö

Flerbostadshusen i området föreslås bli 3-7 våningar höga, för att skapa en samhörighet med stadskaraktären i Höör. Byggnaderna bedöms inte bidra till skuggning eller insyn till den befintliga bebyggelsen som finns nord-nordväst om föreslagen lokalisering av huset samt att de nya husen föreslås placeras så nära Banverksgatan som det är möjligt och ligger därmed på längsta möjliga avstånd från den befintliga bebyggelsen. När hela området är utbyggt så utgör den nya bebyggelsen ett bullerskydd till den befintliga bebyggelsen som hamnar bakom.

Därmed får befintlig bostadsbebyggelse ett bullerskydd till Södra stambanans bullriga miljö.

Handel

Runt det nya torget/mötesplatsen som föreslås i föreliggande programhandling planeras det för olika sorters serviceverksamheter, så som samlingslokaler och/eller butiker. Nya områden med handel och centrumverksamhet konkurrerar med befintliga centrumstråk. Denna risk behöver ses i förhållande till hur behovet av centrumverksamhet och servicefunktioner kommer att utvecklas. Höör har ett brett serviceutbud men det är inte heltäckande och det finns utrymme att komplettera.

Trafik

Trafikökningen kommer främst att påverka huvudgatorna, det vill säga Bangårdsgatan, Maglasätevägen/Mejerigatan/Södergatan och Åkersbergsgatan. Den största delen av trafiken förväntas vara riktad in mot centrum eller söderut mot väg 23 och påverkar Maglasätevägen/Mejerigatan/Storgatan. Denna trafikökning bedöms vara marginell i förhållande till befintlig trafiksituation på berörda gator.

En betydande del av trafiken kan även förväntas vara riktad mot väg 13, vilket innebär trafikökning på Bangårdsgatan. Denna gata har kapacitet för ökningen och det finns inte några boende i direkt anslutning till gatan vilket gör att denna ökning bedöms vara oförproblematiske.

För att den nya stadsdelen ska integreras med omgivande stadsmiljö och locka till liv och rörelse kommer nya gång- och cykelstråk, gårdsgator och lokalgator att anslutas till befintliga lokalgator vil-

ket kommer att medföra ökad gång- och cykeltrafik, och på några ställen även fordonstrafik. Störst ökning av fordonstrafik kan förväntas på Tvärgatan, men den bedöms ske när även kv. Bävern är utbyggt. Boende i kv. Uttern (norr om Tvärgatan) kommer i samband med att kv. Bävern (etapp 2) byggs ut att utsättas för högre trafikbullernivåer än i dagsläget, men nivåerna förväntas sammanlagt vara fortsatt låga.

Förslaget innebär en måttlig trafikökning även för Lantmannagatan/Bredgatan som enligt planförslaget ingår i slingor för att möjliggöra nyttotrafik (sophämtning, leveranser etc) till kv. Råven och kv. Bävern.

Gatumiljön kommer utformas så att den blir attraktiv för gångtrafikanter och cyklister, möjlig att nyttja för nyttotrafiken, men inte attraktiv för annan motortrafik, genom ex. farthinder och att gatan utformas som ett gångfartsområde (inte köra fordonet med högre hastighet än gångfart och fordon har väjningsplikt mot gående). På det viset begränsas fordonstrafiken och olägenheterna för de boende längs berörda gator.

Grusplanen

Grusplanen nyttjas tillfälligt för parkering av pendlare i dagsläget och vid tillfällen när det är tivoli/marknad/cirkus i Höör så kan platsen användas för det ändamålet. Parkeringsmöjligheten och uppställning för tivoli/marknad/cirkus kommer försvinna allt eftersom området planläggs och bebyggs med bostadshus.

Parkering

Behovet av bilparkering bedöms vara cirka 18 stycken för ett bostadshus på 3-4 våningar. Det skulle innebära att en markparkering behöver vara cirka 360 m² stor (22,5 meter lång och 16 meter bred). Området mellan Maglasätevägen och det föreslagna torget som är avsett för bostadsbebyggelse är cirka 7685 m². Det föreslås tre nya flerbostadshus inom området vilket medför att varje bostadsområde ges en yta på cirka 2560 m². En markparkering på 360 m² tar 14 % av marken i anspråk för ett flerbostadshus. Att avvara 14 % av markytan för parkering är inte önskvärt då marken ligger i ett attraktivt läge med goda kollektivtrafikmöjligheter och marken bör således ges en mark effektiv planering.

Skulle området bebyggas med fler än 4 våningar, eftersom handlingen möjliggör upp till sju våningar, innebär det ytterligare markanspråk för parkeringsbehovet eftersom det blir fler lägenheter och därmed ett ökat behov för parkeringsplats.

Dessutom hårdgörs marken, dvs de gröna ytorna mellan byggnaderna minskar och marken är inte genomsläpplig för dagvatten. Marken är endast avsedd för fordon och en stor parkeringsyta är inte estetiskt tilltalande i en sådan central miljö. Dessutom är visionen för området ett hållbart bostadsområde anpassat för de oskyddade trafikanterna, vilket innebär att det inte förespråkas fler parkeringsmöjligheter eftersom målet är att öka det kollektiva resandet.

Parkeringen vid Tvärgatan kommer att försvinna eftersom denna yta planeras bli infarten för va-

rutransporter och länken mellan Bangårdsgatan i etapp 2. Det är möjligt att ett fåtal parkeringar kan anordnas inom denna yta. Detta får klargöras i den kommande detaljplanen för området.

Medverkande

Författare/arbetsgrupp

Samhällsplanerare/Kommunarkitekt Karin Kallioniemi, planarkitekt Thomas Oscarsson, planarkitekt Mette Dymling samt planarkitekt Yvonne Hagström.

Bilder och illustrationer

Flygbild: Bergslagsbild

Fotomontage på baksida: Fojab

Övriga foton och illustrationer: medarbetare på Höörs kommun, där inte annat anges.

Källförteckning

Övergripande om Höörs kommun

Grönstrukturprogram för Höörs tätort, antaget av kommunfullmäktige 2007

Hastighetsplan för Höörs kommun (del av trafikplan), antagen av tekniska nämnden 2013

Handelsutredning, Niras 2010

Höörs centrum Trafikutredning, Scandiaconsult 2003

Kulturmiljöprogram 2012 för Höörs kommun, Åkersberg, delområde 4, antaget av kommunfullmäktige 2013

Lokalförsörjningsprogram för förskolan, antaget av barn- och utbildningsnämnden 2012

Parkeringsplan för Höörs kommun (del av trafikplan), remissversion 2014

Vision 2025 för Höörs kommun, antagen av kommunfullmäktige 2012

Översiktsplan 2002 för Höörs kommun, antagen av kommunfullmäktige 2002

Översiktsplan 2012 för Höörs kommun, samrådshandling augusti 2012.

Övergripande om trafik

Fyra spår Hässleholm - Malmö. Idéstudie, stambanan.com 2011

Höghastighetsbana på delen Lund C - Hässleholm C. Stegvis utbyggnad av Södra stambanan, stambanan.com 2014

Trafikuppräkningsstal för EVA, Trafikverket 2014
<http://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation>

Utredningar om planområdet

En länk till Höörs kulturella industriarv, Bygglandområdet i Höörs kommun, Kulturhistorisk utredning, Helen Carlsson och Staffan Olsson 2011

Magasins- och kvarnbyggnaden på Bygglandsområdet i Höör, Skadebesiktning och utlåtande om återanvändning, Ponnert Arkitekter AB 2011

Statusbedömning av den s.k.Spannmålskvaren inom fastigheterna Råven 1 och Bävern 10, Grontmij 2011

Trafikbulerutredning Höörs stationsområde, Tyréns 2011

Exploateringsområden norr stationen i Höör, Översiktlig geoteknisk utredning, Geoexperten 2011

Västra Stationsområdet, Höör - Miljöteknisk markundersökning, MUR, Tyréns 2016

Gestaltungsprinciper för del av Västra Stationsområdet, Höör. Godkänt av kommunstyrelsen 14 november 2016 (Fojab arkitekter på uppdrag av Höörs kommun)

Idéuppdrag 2012

Program idéuppdrag, Stationsområdet i Höör, Höörs kommun 2011

Bland Lodjur och Latte, Fojab med Trivector

Bangårdshusen, Kanozii med Ramböll & CEC

Idéuppdrag Stationsområdet, QPG

Walk on the wild side, White

Vägledning och inspiration

Buller i planeringen, Allmänna råd 2008:1, Boverket

Bytespunkten som mötesplats i Skåne, Gehl Architects för Region Skåne 2011

Det öppna Skåne 2030 - Skånes regionala utvecklingsstrategi, Region Skåne 2014

Generalstabskartan, Historiska kartor, Lantmäteriet

Kulturmiljöns mångfald, prop 2012/13:96

Livskraftiga orter som en effekt av ESS och MAX IV, Fojab arkitekter för Region Skåne 2012

Planera klimatsmart - Fysiska strukturer för minskad klimatpåverkan, Fojab arkitekter och Trivector Traffic för Region Skåne.

Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplanering, RIKTSAM, Länsstyrelsen Skåne 2007

Skånska åtgärder för miljömålen, Länsstyrelsen Skåne 2012

Stationsnära läge, Länsstyrelsen Skåne, Trafikverket och Region Skåne

Stiftelsen Tryggare Sverige, <http://tryggaresverige.org/>

Strategier för det flerkärniga Skåne, Strukturbild för Skåne/Region Skåne

Öresundsregionen i ögonhöjd, Gehl Architects för Region Skåne 2010

